

# Document made available under the Patent Cooperation Treaty (PCT)

International application number: PCT/JP04/018546

International filing date: 07 December 2004 (07.12.2004)

Document type: Certified copy of priority document

Document details: Country/Office: JP  
Number: 2003-419012  
Filing date: 17 December 2003 (17.12.2003)

Date of receipt at the International Bureau: 10 February 2005 (10.02.2005)

Remark: Priority document submitted or transmitted to the International Bureau in compliance with Rule 17.1(a) or (b)



World Intellectual Property Organization (WIPO) - Geneva, Switzerland  
Organisation Mondiale de la Propriété Intellectuelle (OMPI) - Genève, Suisse

18.1.2005

日本国特許庁  
JAPAN PATENT OFFICE

別紙添付の書類に記載されている事項は下記の出願書類に記載されて  
いる事項と同一であることを証明する。

This is to certify that the annexed is a true copy of the following application as filed  
with this Office.

出願年月日      2003年12月17日  
Date of Application:

出願番号      特願2003-419012  
Application Number:

[ST. 10/C] :      [JP2003-419012]

出願人      本田技研工業株式会社  
Applicant(s):

2004年11月12日

特許庁長官  
Commissioner,  
Japan Patent Office

小川

洋

【書類名】 特許願  
【整理番号】 H103347301  
【提出日】 平成15年12月17日  
【あて先】 特許庁長官 殿  
【国際特許分類】 F02D 13/00  
【発明者】  
  【住所又は居所】 埼玉県和光市中央1丁目4番1号 株式会社本田技術研究所内  
  【氏名】 安井 裕司  
【特許出願人】  
  【識別番号】 000005326  
  【氏名又は名称】 本田技研工業株式会社  
【代理人】  
  【識別番号】 100081721  
  【弁理士】  
  【氏名又は名称】 岡田 次生  
【選任した代理人】  
  【識別番号】 100105393  
  【弁理士】  
  【氏名又は名称】 伏見 直哉  
【選任した代理人】  
  【識別番号】 100111969  
  【弁理士】  
  【氏名又は名称】 平野 ゆかり  
【手数料の表示】  
  【予納台帳番号】 034669  
  【納付金額】 21,000円  
【提出物件の目録】  
  【物件名】 特許請求の範囲 1  
  【物件名】 明細書 1  
  【物件名】 図面 1  
  【物件名】 要約書 1

## 【書類名】特許請求の範囲

## 【請求項1】

バルブのリフト量を変更することができる可変リフト機構と燃焼室内の圧縮比を変更することができる可変圧縮比機構を備えるエンジンのための制御装置であって、

要求されるエンジン出力が増加している時は、前記リフト量の増加レートよりも、前記圧縮比の減少レートが速くなるように、前記可変圧縮比機構および前記可変リフト機構を制御する、制御装置。

## 【請求項2】

前記エンジンは、さらに、バルブの位相を変更することができる可変位相機構を備え、

要求されるエンジン出力が増加している時は、前記位相の遅角側への変化レートよりも、前記圧縮比の減少レートが速くなるように、前記可変圧縮比機構および前記可変位相機構を制御する、請求項1に記載の制御装置。

## 【請求項3】

バルブのリフト量を変更することができる可変リフト機構と燃焼室内の圧縮比を変更することができる可変圧縮比機構を備えるエンジンのための制御装置であって、

要求されるエンジン出力が減少している時は、前記圧縮比の増加レートよりも、前記リフト量の減少レートが速くなるように、前記可変圧縮比機構および前記可変リフト機構を制御する、制御装置。

## 【請求項4】

前記エンジンは、さらに、バルブの位相を変更することができる可変位相機構を備え、

要求されるエンジン出力が減少している時は、前記圧縮比の増加レートよりも、前記位相の進角側への変化レートが速くなるように、前記可変圧縮比機構および前記可変位相機構を制御する、請求項3に記載の制御装置。

## 【請求項5】

エンジンの燃焼室内の圧縮比を目標圧縮比に収束するよう制御する圧縮比コントローラと、

前記エンジンのバルブのリフト量を目標リフト量に収束するよう制御するリフトコントローラと、

要求されるエンジン出力に基づいて、前記圧縮比および前記リフト量のうちの1つをマスターパラメータとして選択し、他をスレーブパラメータとして選択するマスタースレーブ切換部であって、前記圧縮比コントローラおよびリフトコントローラのうち、該マスターパラメータを制御するコントローラをマスターントローラに指定し、該スレーブパラメータを制御するコントローラをスレーブコントローラに指定するマスタースレーブ切換部と、を備え、

前記マスターントローラは、前記要求されるエンジン出力に基づいて、該マスターパラメータについての目標値を算出し、該目標値に収束するよう該マスターパラメータを制御し、

前記スレーブコントローラは、前記マスターパラメータが制御された結果としての該マスターパラメータの実測値に基づいて、該スレーブパラメータについての目標値を算出し、該目標値に収束するよう該スレーブパラメータを制御し、

前記マスターパラメータの変化レートが、前記スレーブパラメータの変化レートよりも速くなるようにする、エンジンの制御装置。

## 【請求項6】

さらに、前記エンジンのバルブの位相を目標位相に収束するよう制御する位相コントローラを備え、

前記マスタースレーブ切換部は、さらに、前記要求されるエンジン出力に基づいて、前記圧縮比、リフト量および位相のうちの1つをマスターパラメータとして選択し、他をスレーブパラメータとして選択し、

前記圧縮比コントローラ、リフトコントローラおよび位相コントローラのうち、該マスターパラメータを制御するコントローラをマスターントローラに指定し、該スレーブパ

ラメータを制御するコントローラをスレーブコントローラに指定する、請求項5に記載の制御装置。

**【請求項7】**

前記マスタースレーブ切換部は、前記要求されるエンジン出力が増加している時は、前記圧縮比を前記マスターパラメータに選択し、前記リフト量を前記スレーブパラメータに選択する、請求項5に記載の制御装置。

**【請求項8】**

前記マスタースレーブ切換部は、前記要求されるエンジン出力が減少している時は、前記リフト量を前記マスターパラメータに選択し、前記圧縮比を前記スレーブパラメータに選択する、請求項5に記載の制御装置。

**【請求項9】**

前記マスタースレーブ切換部は、前記エンジンが極低負荷であって、前記要求されるエンジン出力が増加している時は、前記圧縮比を前記マスターパラメータに選択し、前記リフト量および位相を前記スレーブパラメータに選択する、請求項6に記載の制御装置。

**【請求項10】**

前記マスタースレーブ切換部は、前記エンジンが極低負荷であって、前記要求されるエンジン出力が減少している時は、前記位相を前記マスターパラメータに選択し、前記リフト量および圧縮比を前記スレーブパラメータに選択する、請求項6に記載の制御装置。

**【請求項11】**

前記エンジンが極低負荷であるときは、前記リフトコントローラは、前記位相コントローラにより制御された結果としての前記位相の実測値に基づいて、前記リフト量の目標値を設定する、請求項6に記載の制御装置。

**【請求項12】**

前記マスター コントローラは、前記マスター パラメータの目標値への応答速度を指定可能な応答指定型制御を実施するよう構成され、

前記スレーブコントローラは、前記スレーブパラメータの目標値への応答速度を指定可能な応答指定型制御を実施するよう構成されており、

前記マスター コントローラは、前記マスター パラメータについての応答速度が、前記スレーブパラメータについての応答速度よりも速くなるように、該マスター パラメータの応答速度を設定する、請求項5または6に記載の制御装置。

**【請求項13】**

さらに、前記エンジンへの吸気量を、前記要求されるエンジン出力を実現する目標吸気量に収束させるための吸気量補正值を算出する吸気量コントローラを備え、

前記マスター コントローラは、前記吸気量補正值に基づいて、前記マスター パラメータの目標値を算出する、請求項5または6に記載の制御装置。

**【請求項14】**

前記吸気量コントローラは、前記吸気量の前記目標吸気量への応答速度を指定可能な応答指定型制御を実施するよう構成されており、

該吸気量コントローラは、前記応答速度を、前記要求されるエンジン出力の増減に従って設定する、請求項13に記載の制御装置。

**【請求項15】**

前記吸気量コントローラは、前記応答速度を、前記エンジンの負荷に従って設定する、請求項13に記載の制御装置。

**【請求項16】**

前記吸気量コントローラによる吸気量補正值の演算周期は、前記マスター コントローラおよびスレーブコントローラによるマスター パラメータおよびスレーブ パラメータの演算周期よりも長く設定される、請求項13に記載の制御装置。

**【請求項17】**

さらに、前記圧縮比コントローラによって制御される可変圧縮比機構、前記リフトコントローラによって制御される可変リフト機構、および前記位相コントローラによって制御

される可変位相機構のうちのいずれかに何らかの故障が検出された時には、該圧縮比コントローラ、リフトコントローラおよび位相コントローラによる制御を停止し、エンジン回転数を所定値に維持するように点火時期を応答指定型制御によって操作するフェイルセーフ手段を備える、請求項5または6に記載の制御装置。

【書類名】明細書

【発明の名称】自在動弁系と可変圧縮機構を備えた内燃機関を制御する装置

【技術分野】

【0001】

この発明は、自在動弁系と可変圧縮機構を備えた内燃機関を制御する装置に関する。

【背景技術】

【0002】

内燃機関の動弁系には、吸排気バルブのリフト量を可変に制御することができるものがある。吸排気バルブのこのような制御により、所望のエンジン出力を生成することができる。一方、エンジンの燃焼室の圧縮比を可変に制御する可変圧縮比機構が提案されている。

【0003】

下記の特許文献1には、ピストンの上死点位置を変更することにより圧縮比を変更する可変圧縮比機構を用いた場合における、ピストンと吸気弁との干渉を解決する手法が記載されている。この手法によると、ピストンの上死点位置が高くなる高圧縮比状態では、吸気弁を開く時期を遅角し、または吸気弁のリフト量を減らす。

【特許文献1】特開平2001-263099号公報

【発明の開示】

【発明が解決しようとする課題】

【0004】

バルブのリフト量によってエンジン出力を制御することにより、ポンピングロスを低減し、燃費向上を図ることができる。また、圧縮比を運転状態に基づいて変更することにより、低負荷では燃焼安定性を向上させ、高負荷では、ノッキングを抑制するのに点火時期をリタードする量を低減することができる。

【0005】

圧縮比が高いほど、ピストンの上死点の位置は、シリンダヘッドに近づく。図24の(a)および(c)に示されるように、圧縮比が低い時は、ピストンの上死点の位置が低いので、バルブのリフト量にかかわらず、バルブとピストンが接触するおそれはない。図24の(b)に示されるように、圧縮比が高い時、バルブのリフト量が小さければ、バルブとピストンが接触するおそれはない。しかしながら、図24の(d)に示されるように、圧縮比が高い時にバルブのリフト量が大きい状態が、たとえば動弁系および(または)圧縮比機構の過渡状態において生じるおそれがある。高圧縮比における高リフトの状態では、バルブとピストンが衝突するおそれがあり、このような衝突は、エンジンを損傷させるおそれがある。

【0006】

このような衝突を回避するには、ピストンに“逃げ(いわゆる、リセス)”を大きく設けることが考えられる。しかしながら、このような“逃げ”をピストンに設けると、ピストン上部の形状が複雑になり、燃焼状態を悪化させるおそれがある。

【0007】

したがって、バルブのリフト量を変化させることのできる動弁系と圧縮比を変化させることのできる可変圧縮機構を備えるエンジンにおいて、バルブとピストンの衝突を回避することのできる制御装置が必要とされている。

【0008】

さらに、動弁系の中には、バルブの位相を可変に制御することができるものがある。このような動弁系と可変圧縮機構を備えるエンジンには、以下のような問題が生じる。図25の(a)を参照すると、符号101はバルブのリフト量を示し、符号102はピストンの位置を示す。ピストンが上死点にほぼ達したとき、バルブが開き始める(時刻t1)。このような、通常の位相または遅角された位相でバルブが開く場合には、バルブとピストンが衝突するおそれはない。しかしながら、図25の(b)を参照すると、バルブの位相が進角されており、よってピストンが上死点に達する前にバルブが開き始める。このよう

な場合には、バルブとピストンが衝突するおそれがある（時刻 t 2）。

【0009】

したがって、バルブの位相を変化させることのできる動弁系をさらに備えるエンジンにおいて、バルブとピストンの衝突を回避することのできる制御装置が必要とされている。

【課題を解決するための手段】

【0010】

この発明の一つの側面によると、バルブのリフト量を変更することができる可変リフト機構と燃焼室内の圧縮比を変更することができる可変圧縮比機構を備える内燃機関のための制御装置が提供される。該制御装置は、要求されるエンジン出力が増加している時は、リフト量の増加レートよりも、圧縮比の減少レートが速くなるように、可変圧縮比機構および可変リフト機構を制御する。また、要求されるエンジン出力が減少している時は、圧縮比の増加レートよりも、リフト量の減少レートが速くなるように、可変圧縮比機構および可変リフト機構を制御する。この発明によれば、要求されるエンジン出力に応じた吸気量を実現しつつ、バルブとピストンの接触を回避することができる。

【0011】

この発明の一実施形態では、バルブの位相を変更することができる可変位相機構をさらに備える。制御装置は、要求されるエンジン出力が増加している時は、位相の遅角側への変化レートよりも、圧縮比の減少レートが速くなるように、可変圧縮比機構および可変位相機構を制御する。要求されるエンジン出力が減少している時は、圧縮比の増加レートよりも、位相の進角側への変化レートが速くなるように、可変圧縮比機構および可変位相機構を制御する。この発明によれば、要求されるエンジン出力に応じた吸気量を実現しつつ、バルブとピストンの接触を回避することができる。

【0012】

この発明の他の側面によると、内燃機関の燃焼室の圧縮比を制御する圧縮比コントローラと、内燃機関のバルブのリフト量を制御するリフトコントローラと、を備える。さらに、要求されるエンジン出力に基づいて、圧縮比およびリフト量のうちの1つをマスター・パラメータとして選択し、他をスレーブ・パラメータとして選択するマスタースレーブ切換部を備える。マスタースレーブ切換部は、圧縮比コントローラおよびリフトコントローラのうち、該マスター・パラメータを制御するコントローラをマスター・コントローラに指定し、該スレーブ・パラメータを制御するコントローラをスレーブ・コントローラに指定する。マスター・コントローラは、要求されるエンジン出力に基づいて、該マスター・パラメータについての目標値を算出し、該目標値に収束するようマスター・パラメータを制御する。スレーブ・コントローラは、マスター・パラメータが制御された結果としての該マスター・パラメータの実測値に基づいて、スレーブ・パラメータについての目標値を算出し、該目標値に収束するようスレーブ・パラメータを制御する。こうして、マスター・パラメータの変化レートが、スレーブ・パラメータの変化レートよりも速くなるようにする。

【0013】

この発明によれば、スレーブ・パラメータがマスター・パラメータに追従するように、マスターおよびスレーブ・パラメータが制御されるので、要求されるエンジン出力に応じた吸気量を実現しつつ、バルブとピストンが接触することを回避することができる。

【0014】

この発明の一実施形態によれば、内燃機関のバルブの位相を制御する位相コントローラをさらに備える。マスタースレーブ切換部は、さらに、要求されるエンジン出力に基づいて、圧縮比、リフト量および位相のうちの1つをマスター・パラメータとして選択し、他をスレーブ・パラメータとして選択する。マスタースレーブ切換部は、圧縮比コントローラ、リフトコントローラおよび位相コントローラのうち、該マスター・パラメータを制御するコントローラをマスター・コントローラに指定し、該スレーブ・パラメータを制御するコントローラをスレーブ・コントローラに指定する。

【0015】

この発明の一実施形態では、マスタースレーブ切換部は、要求されるエンジン出力が増

加している時は、圧縮比をマスターパラメータに選択し、リフト量をスレーブパラメータに選択する。マスタースレーブ切換部は、要求されるエンジン出力が減少している時は、リフト量をマスター/スレーブパラメータに選択し、圧縮比をスレーブパラメータに選択する。この発明によれば、要求されるエンジン出力の増減に従って、マスターおよびスレーブパラメータが切り換えられるので、要求されるエンジン出力に応じた吸気量を実現しつつ、バルブとピストンの接触を回避することができる。

#### 【0016】

この発明の一実施形態では、マスタースレーブ切換部は、内燃機関が極低負荷であって、要求されるエンジン出力が増加している時は、圧縮比をマスター/スレーブパラメータに選択し、リフト量および位相をスレーブパラメータに選択する。また、マスタースレーブ切換部は、内燃機関が極低負荷であって、要求されるエンジン出力が減少している時は、位相をマスター/スレーブパラメータに選択し、リフト量および圧縮比をスレーブパラメータに選択する。この発明によれば、エンジンが極低負荷にあることに応じて、マスターおよびスレーブパラメータが切り換えられるので、要求されるエンジン出力に応じた吸気量を実現しつつ、バルブとピストンの接触を回避することができる。

#### 【0017】

この発明の他の実施形態によると、内燃機関が極低負荷であるときは、リフトコントローラは、位相コントローラにより制御された結果としての位相の実測値に基づいて、リフト量の目標値を設定する。この発明によれば、エンジンが極低負荷にあるときは、位相コントローラによって微小の吸気量を制御することができる。

#### 【0018】

この発明の他の実施形態によると、マスター/スレーブコントローラは、マスター/スレーブパラメータの目標値への応答速度を指定可能な応答指定型制御を実施するよう構成され、スレーブコントローラは、スレーブパラメータの目標値への応答速度を指定可能な応答指定型制御を実施するよう構成される。マスター/スレーブパラメータについての応答速度は、スレーブパラメータについての応答速度よりも速くなるように設定される。この発明によれば、マスター/スレーブパラメータをスレーブパラメータよりも早く収束させることができるので、スレーブパラメータがマスター/スレーブパラメータを追い越すことを、より確実に回避することができる。

#### 【0019】

この発明の他の側面によれば、内燃機関への吸気量を、要求されるエンジン出力を実現する目標吸気量に収束させるための吸気量補正值を算出する吸気量コントローラをさらに備える。マスター/スレーブコントローラは、該吸気量補正值に基づいて、マスター/スレーブパラメータの目標値を算出する。この発明によれば、実際の吸気量が目標吸気量に追従する精度を向上させることができる。

#### 【0020】

この発明の一実施形態によれば、吸気量コントローラは、吸気量の目標吸気量への応答速度を指定可能な応答指定型制御を実施する。該吸気量コントローラは、該応答速度を、要求されるエンジン出力の増減に従って設定する。この発明によれば、要求駆動力が増加している時は、吸気量の応答性を速くして、ドライバビリティを向上させることができる。また、一実施形態では、該応答速度を、エンジン負荷に従って設定する。この発明によれば、エンジン負荷に従って、必要なエンジン出力を早期に達成することができる。

#### 【0021】

この発明の一実施形態によると、吸気量コントローラによる吸気量補正值の演算周期は、マスターおよびスレーブコントローラによるマスター/スレーブパラメータおよびスレーブパラメータの演算周期よりも長く設定される。この発明によれば、マスターおよびスレーブパラメータの目標値が、比較的遅い応答特性を持つ吸気量の変化に適合した周期で設定されるので、該吸気量に良好な精度で追従するようマスター/スレーブパラメータおよびスレーブパラメータを制御することができる。また、可変圧縮比機構、可変リフト機構および可変位相機構の挙動には、フリクション等に起因する非線形性が現れることがある。マスターおよびスレーブパラメータの制御を、比較的短い周期で実行することで、このような非線形性の影

響がマスターおよびスレーブパラメータに現れるのを抑制することができる。

【発明を実施するための最良の形態】

【0022】

内燃機関および制御装置の構成

次に図面を参照してこの発明の実施の形態を説明する。図1は、この発明の実施形態に従う、内燃機関（以下、エンジンと呼ぶ）およびその制御装置の全体的な構成図である。

【0023】

電子制御ユニット（以下、「ECU」）という1は、車両の各部から送られてくるデータを受け入れる入力インターフェース1a、車両の各部の制御を行うための演算を実行するCPU1b、読み取り専用メモリ（ROM）およびランダムアクセスメモリ（RAM）を有するメモリ1c、および車両の各部に制御信号を送る出力インターフェース1dを備えている。メモリ1cのROMには、車両の各部の制御を行うためのプログラムおよび各種のデータが格納されている。この発明に従う制御のためのプログラムは、該ROMに格納される。ROMは、EPROMのような書き換え可能なROMでもよい。RAMには、CPU1bによる演算のための作業領域が設けられる。車両の各部から送られてくるデータおよび車両の各部に送り出す制御信号は、RAMに一時的に記憶される。

【0024】

エンジン2は、たとえば4サイクルのエンジンである。エンジン2は、吸気バルブ3を介して吸気管4に連結され、排気バルブ5を介して排気管6に連結されている。ECU1からの制御信号に従って、燃料を噴射する燃料噴射弁7が、吸気管4に設けられている。

【0025】

エンジン2は、吸気管3から吸入される空気と、燃料噴射弁7から噴射される燃料との混合気を、燃焼室8に吸入する。燃料室8には、ECU1からの点火時期信号に従って火花を飛ばす点火プラグ9が設けられている。点火プラグ9による火花により、混合気は燃焼する。燃焼により混合気の体積は増大し、これによりピストン10を下方に押し下げる。ピストン10の往復運動は、クランク軸11の回転運動に変換される。

【0026】

エンジン2には、クランク角センサ17が設けられている。クランク角センサ17は、クランクシャフトの回転に伴い、パルス信号であるCRK信号およびTDC信号をECU1に出力する。

【0027】

CRK信号は、所定のクランク角（たとえば、30度）で出力されるパルス信号である。ECU1は、該CRK信号に応じ、エンジン2の回転数NEを算出する。TDC信号は、ピストン10のTDC位置に関連したクランク角度で出力されるパルス信号である。

【0028】

吸気管4の上流には、エアフローメータ（AFM）20が設けられている。エアフローメータ20は、吸気管4を介して燃焼室8に吸入される空気量を検出し、それをECU1に送る。

【0029】

カム角センサ21が、ECU1に接続されている。カム角センサ21は、吸気カムを介して吸気バルブ3に連結されたカムシャフト（図示せず）の回転に伴い、所定のカム角（たとえば、1度）ごとに、パルス信号であるCAM信号をECU1に出力する。ECU1は、CRK信号とCAM信号に基づいて、吸気カムのクランク軸11に対する実際の位相Cainを算出する。

【0030】

アクセルペダル開度センサ22が、ECU1に接続されている。アクセルペダル開度センサ22は、アクセルペダルの開度を検出し、それをECU1に送る。

【0031】

車速センサ23およびシフトセンサ24が、ECU1に接続されており、それぞれ、車速および選択されている変速比を検出し、それをECU1に送る。

## 【0032】

可変圧縮比機構25は、ECU1からの制御信号に従って、燃焼室の圧縮比を変更することができる機構である。可変圧縮比機構25は、任意の既知の手法により実現することができる。たとえば、油圧を利用してピストンの位置を変更することにより、運転状態に応じて圧縮比を変更する手法が提案されている（特開平08-284702号公報など）。

## 【0033】

可変圧縮比機構25は、燃焼室の容積変化を検出するためのセンサを備える。燃焼室の容積変化はECU1に送られ、ECU1は、燃焼室の容積変化に基づいて実際の圧縮比Crを演算する。代替的に、実圧縮比Crを他の手法で測定するようにしてもよい。たとえば、クランク軸の回転角を検出し、該回転角に基づいて圧縮比を求めるようにしてもよい。

## 【0034】

可変リフト機構26は、ECU1からの制御信号に従って、吸気バルブ3のリフト量を変更することができる機構である。可変リフト機構26は、任意の既知の手法により実現することができる。たとえば、いわゆるVTECと呼ばれる機構は、複数の異なる形状のカムを設け、運転状態に応じてカムを切り換える。選択されたカムに従い、吸排気バルブのリフト量を異なる（たとえば、特開平7-197846号公報など）。当然ながら、排気バルブ5のリフト量をも変更することができるよう可変リフト機構26を構成することができる。

## 【0035】

可変リフト機構26は、吸気バルブの実際のリフト量Litを検出するための機構を備える。たとえば、吸気バルブを駆動するアクチュエータの変位を検出するセンサを備え、ECU1は、該検出された変位に基づいて実リフト量Litを求めることができる。

## 【0036】

可変位相機構（VTCと呼ばれる）27は、ECU1からの制御信号に従って、吸気バルブ3の開閉タイミングを変更することができる機構である。可変位相機構27は、任意の既知の手法により実現することができる。たとえば、油圧を利用してすることにより、吸気バルブの位相を進角または遅角に制御する手法が提案されている（特開2000-227033号公報など）。当然ながら、排気バルブ5の位相をも変更することができるよう可変位相機構27を構成することができる。

## 【0037】

代替的に、可変リフト機構と可変位相機構を一体的に構成してもよい。以下の説明では、可変リフト機構と可変位相機構をまとめて指すときには、自在動弁系と呼ぶことがある。

## 【0038】

ECU1に向けて送られた信号は入力インターフェース1aに渡され、アナログ-デジタル変換される。CPU1bは、変換されたデジタル信号を、メモリ1cに格納されているプログラムに従って処理し、車両のアクチュエータに送るための制御信号を作り出す。出力インターフェース1dは、これらの制御信号を、燃料噴射弁7、点火プラグ9、およびその他の機械要素のアクチュエータに送る。

## 【0039】

本願発明の原理

本発明の理解を助けるため、図2および図3を参照して、本願発明の原理を説明する。

## 【0040】

図2の(a)は、エンジンの運転状態に応じて設定すべき圧縮比のマップである。吸気量が大きいほど、圧縮比は低くなるよう制御される必要がある。

## 【0041】

図2の(b)は、エンジンの運転状態に応じて設定すべき吸気バルブのリフト量のマップである。吸気量が大きいほど、リフト量は大きくなるよう制御される必要がある。

## 【0042】

吸気量は、典型的に、運転手によって要求される駆動力（エンジン出力とも呼ばれ、典型的には、アクセルペダル開度APにより表される）に従って変化する。図2の(a)および(b)から、吸気バルブとピストンの接触は、以下のような場合に生じることがわかる。

## 【0043】

1) 要求駆動力が減少している場合において、リフト量の減少速度よりも圧縮比の増加速度の方が速い場合。

## 【0044】

2) 要求駆動力が増加している場合において、圧縮比の減少速度よりもリフト量の増加速度の方が速い場合。

## 【0045】

図3の(a)は、バルブとピストンが衝突する場合を示す。バルブのリフト量は符号31により表され、ピストンの位置は符号32により表されている。符号35は上記1)の場合の衝突を示し、符号36は上記2)の場合の衝突を示す。

## 【0046】

図3の(b)は、バルブとピストンが衝突しない場合を示す。要求駆動力が減少している領域37では、リフト量の減少速度の方が、圧縮比の増加速度よりも速いので、バルブとピストンが衝突するおそれはない。要求駆動力が増加している領域38では、圧縮比の減少速度の方が、リフト量の増加速度よりも速いので、バルブとピストンが衝突するおそれはない。

## 【0047】

本願発明では、図3の(b)のように、バルブのリフト量および圧縮比を制御し、バルブとピストンの衝突を回避する。

## 【0048】

本願発明の一実施形態では、この制御を実現するため、マスタースレーブ機構を構築する。エンジンの運転状態に基づいて、圧縮比、リフト量および位相のうちの1つをマスター/パラメータとして選択する。他のパラメータは、スレーブパラメータと呼ばれる。マスター/パラメータは、吸気量が目標吸気量に収束するように制御される。スレーブパラメータは、マスター/パラメータの制御が行われた結果としての該マスター/パラメータの実測値に基づいて、制御される。このようなマスタースレーブ式の制御により、マスター/パラメータの変化レートが、スレーブパラメータの変化レートよりも速くなるようとする。

## 【0049】

図3の(b)のような制御を実現するには、以下のa)およびb)のようにマスター/スレーブパラメータを決定すればよい。

## 【0050】

a) 要求される駆動力が増加している場合において、圧縮比をマスター/パラメータとし、リフト量をスレーブパラメータとする。

## 【0051】

b) 要求される駆動力が減少している場合において、リフト量をマスター/パラメータとし、圧縮比をスレーブパラメータとする。

## 【0052】

リフト量の変化に対する吸気量の応答性は、位相の変化に対する吸気量の応答性よりも良好である。したがって、エンジンが極低負荷にない時は、位相は、リフト量の実測値に基づいて制御される。マスタースレーブ制御により、リフト量が、ピストンとバルブの衝突を回避するよう制御されるので、このような位相の制御によってピストンとバルブが衝突するおそれはない。

## 【0053】

一方、エンジンが極低負荷のとき、微少の吸気量を制御する必要がある。微少の吸気量を制御するには、高精度（たとえば、マイクロメートルのオーダー）でリフト量を変化さ

せる必要がある。このような高精度のリフト量の制御を可変リフト機構により実現することは、困難な場合がある。可変位相機構は、位相を微少に（たとえば、1度等）変化させることができ、よって吸気量を微少に変化させることができる。したがって、エンジンが極低負荷にある場合には、リフト量を、位相の実測値に基づいて制御する。

#### 【0054】

図4を参照して、マスターおよびスレーブパラメータを決定するためのルールについて具体的に説明する。ここで、実線は実測値を示し、点線は目標値を示す。

#### 【0055】

Mode 1は、エンジンが極低負荷であり、要求駆動力が増加しているモードを示す。圧縮比は低くなるよう制御され、リフト量は増加するよう制御され、位相は遅角側へと制御される。要求駆動力が増加している状態では、圧縮比をマスターパラメータに選択し、リフト量の増加レートよりも圧縮比の減少レートの方が速くなるようにする。吸気量が目標吸気量に収束するように、目標圧縮比  $C_{r\_cmd}$  が設定される。可変圧縮比機構25は、実圧縮比  $C_r$  が目標圧縮比  $C_{r\_cmd}$  に達するよう動作する。エンジンが極低負荷にあるので、前述したように、リフト量に先だって位相が制御される。目標位相  $C_{ain\_cmd}$  が、可変圧縮比機構25により達成された実圧縮比  $C_r$  に基づいて設定される。可変位相機構27は、実位相  $C_{ain}$  が目標位相  $C_{ain\_cmd}$  に達するよう動作する。次に、目標リフト量  $Lift\_cmd$  が、可変位相機構27により達成された実位相  $C_{ain}$  に基づいて設定される。可変リフト機構26は、リフト量  $Lift$  が目標リフト量  $Lift\_cmd$  に達するよう動作する。

#### 【0056】

Mode 3は、エンジンが低負荷から高負荷に変化し、要求駆動力が増加しているモードを示す。圧縮比は低くなるよう制御され、リフト量は増加するよう制御され、位相は遅角側へと制御される。Mode 3では、Mode 1と同様に、圧縮比がマスターパラメータとして選択され、リフト量の増加レートよりも圧縮比  $C_r$  の減少レートの方が速くなるようにする。吸気量が目標吸気量に収束するように、目標圧縮比  $C_{r\_cmd}$  が設定される。可変圧縮比機構25は、実圧縮比  $C_r$  が目標圧縮比  $C_{r\_cmd}$  に達するよう動作する。エンジンが極低負荷ではないので、リフト量が、位相よりも先に制御される。目標リフト量  $Lift\_cmd$  が、可変圧縮比機構25により達成された実圧縮比  $C_r$  に基づいて設定される。可変リフト機構26は、実リフト量  $Lift$  が目標リフト量  $Lift\_cmd$  に達するよう動作する。次に、目標位相  $C_{ain\_cmd}$  が、可変リフト機構26により達成された実リフト量  $Lift$  に基づいて設定される。可変位相機構27は、実位相  $C_{ain}$  が目標位相  $C_{ain\_cmd}$  に達するよう動作する。

#### 【0057】

Mode 4は、エンジンが高負荷から低負荷に変化し、要求駆動力が減少しているモードを示す。圧縮比は高くなるよう制御され、リフト量は減少するよう制御され、位相は進角側へと制御される。要求駆動力が減少している状態では、リフト量  $Lift$  をマスターパラメータとして選択し、圧縮比  $C_r$  の増加レートよりもリフト量の減少レートの方が速くなるようにする。吸気量が目標吸気量に収束するように、目標リフト量  $Lift\_cmd$  が設定される。可変リフト機構26は、実リフト量  $Lift$  が目標リフト量  $Lift\_cmd$  に達するよう動作する。目標位相  $C_{ain\_cmd}$  と目標圧縮比  $C_{r\_cmd}$  が、可変リフト機構26により達成された実リフト量  $Lift$  に基づいて設定される。可変位相機構27は、実位相  $C_{ain}$  が目標位相  $C_{ain\_cmd}$  に達するよう動作し、可変圧縮比機構25は、実圧縮比  $C_r$  が目標圧縮比  $C_{r\_cmd}$  に達するよう動作する。

#### 【0058】

Mode 2は、エンジンが極低負荷であり、要求駆動力が減少しているモードを示す。圧縮比は高くなるよう制御され、リフト量は減少するよう制御され、位相は進角側へと制御される。エンジンが極低負荷にあるので、位相がマスターパラメータとして選択される。リフト量は位相に追従するよう制御され、圧縮比はリフト量に追従するよう制御される。こうして、圧縮比の増加レートよりもリフト量の減少レートの方が速くなるようにする

。吸気量が目標吸気量に収束するように、目標位相  $C_{a i n\_c m d}$  が設定される。可変位相機構 27 は、実位相  $C_{a i n}$  が目標位相  $C_{a i n\_c m d}$  に達するよう動作する。目標リフト量  $L_{i f t\_c m d}$  が、可変位相機構 27 により達成された実位相  $C_{a i n}$  に基づいて設定される。可変リフト機構 26 は、実リフト量  $L_{i f t}$  が目標リフト量  $L_{i f t\_c m d}$  に達するよう動作する。次に、目標圧縮比  $C_{r\_c m d}$  が、可変リフト機構 26 により達成された実リフト量  $L_{i f t}$  に基づいて設定される。可変圧縮比機構 25 は、実圧縮比  $C_r$  が目標圧縮比  $C_{r\_c m d}$  に達するよう動作する。

#### 【0059】

図5は、上記の、Mod e 1～Mod e 4におけるマスターおよびスレーブパラメータの決定手法をまとめて一覧にしたものである。

#### 【0060】

スレーブパラメータの目標値が、マスターパラメータの実測値に基づいて決定されており、マスターパラメータの目標値に基づいては決定されない点に注意されたい。この効果を、図6および図7を参照して説明する。図において、実測値は実線で示され、目標値は点線で示されている。

#### 【0061】

図6は、スレーブパラメータの目標値を、マスターパラメータの目標値に基づいて決定する場合を示す。この例では、マスターパラメータは圧縮比であり、リフト量および位相はスレーブパラメータである。目標圧縮比  $C_{r\_c m d}$  は、所望の要求駆動力を達成するよう算出される。目標リフト量  $L_{i f t\_c m d}$  は、目標圧縮比  $C_{r\_c m d}$  に基づいて算出される。

#### 【0062】

時間  $t_1 \sim t_2$  にわたり、外乱が印加されている。外乱の印加により、実圧縮比  $C_r$  が目標値  $C_{r\_c m d}$  に追従することができない状態が生じている（領域41）。実圧縮比  $C_r$  は、目標値  $C_{r\_c m d}$  よりも高い状態に至っている。

#### 【0063】

目標リフト量  $L_{i f t\_c m d}$  は、目標圧縮比  $C_{a i n\_c m d}$  に基づいて決定される。目標リフト量  $L_{i f t\_c m d}$  に収束するように、実リフト量  $L_{i f t}$  が制御される。その結果、領域42に示されるように、高圧縮比において高リフトの状態に至り、バルブとピストンが衝突する。このように、マスターパラメータの目標値に基づいてスレーブパラメータの目標値を決定すると、外乱等が印加された場合に、ピストンとバルブが衝突するおそれがある。

#### 【0064】

図7は、スレーブパラメータの目標値を、マスターパラメータの実測値に基づいて決定する場合を示す。時間  $t_1 \sim t_2$  にわたり、外乱が印加されている。目標圧縮比  $C_{r\_c m d}$  は、所望の要求駆動力を達成するよう算出される。目標リフト量  $L_{i f t\_c m d}$  は、実際に検出された圧縮比  $C_r$  に基づいて算出される。

#### 【0065】

外乱の印加により、実圧縮比  $C_r$  が目標値  $C_{r\_c m d}$  よりも高い状態が生じている（領域45）。目標リフト量  $L_{i f t\_c m d}$  は、検出された実圧縮比  $C_r$  に基づいて決定されているので、高圧縮比において低リフトの状態に至り、よってバルブとピストンが衝突するおそれはない（領域46）。

#### 【0066】

このように、スレーブパラメータの目標値を、マスターパラメータの実測値に基づいて算出することにより、マスターパラメータの実測値と目標値との間に偏差が生じても、バルブとピストンの衝突を回避することができる。

#### 【0067】

##### マスタースレーブ制御装置

図8は、本願発明の一実施形態に従う、マスタースレーブ制御装置の機能ブロック図である。各機能ブロックは、典型的には、メモリ1cに格納されたプログラムにより実施さ

れる。

【0068】

目標吸気量算出部51は、エンジンの現在の運転状態に基づいて、目標吸気量G<sub>cy1</sub>cmdを算出する。たとえば、車速VP、アクセルペダルの開度AP、変速比SFT等に基づいて、目標吸気量G<sub>cy1</sub>cmdを決定することができる。

【0069】

マスタースレーブ切換部52は、要求駆動力の増減と、エンジン負荷の大きさとに基づいて、図5に示されるようなルールに従い、Mode1～4のうちの1つを選択する。マスタースレーブ切換部52は、選択されたモードを示すモード信号Mode\_stateを出力する。

【0070】

この実施例では、マスタースレーブ切換部52は、目標吸気量G<sub>cy1</sub>cmdの変化から、要求駆動力が増大しているのか、それとも減少しているのかを判断する。また、この実施例では、エンジン負荷の大きさを判断するのに、実際の位相と実際のリフト量を用いる。代替的に、要求駆動力の増減およびエンジン負荷の大きさを判断するのに、他の運転状態パラメータを用いてもよい。

【0071】

選択されたモードに従って、マスターパラメータおよびスレーブパラメータが決まる。以下の説明では、圧縮比コントローラ54、リフトコントローラ55および位相コントローラ56のうち、マスターパラメータを制御するコントローラをマスターントローラと呼び、スレーブパラメータを制御するコントローラをスレーブコントローラと呼ぶことがある。

【0072】

吸気量コントローラ53は、エンジンに実際に吸入される空気量G<sub>cy1</sub>を、目標吸気量G<sub>cy1</sub>cmdに収束させるための補正值G<sub>cy1</sub>cmd\_c<sub>p</sub>を算出する。この補正值が、マスターントローラへの制御入力となる。

【0073】

図に示されるように、モード信号Mode\_stateは、吸気量コントローラ53に渡されるのが好ましい。吸気量コントローラ53は、どのモードが選択されたかに従い、実吸気量G<sub>cy1</sub>の目標吸気量G<sub>cy1</sub>cmdへの収束速度を変更することができる。

【0074】

モード信号Mode\_stateは、また、各コントローラ54～56にも送られる。値1を持つ信号Mode\_stateがマスタースレーブ切り換え部52から配信された場合を説明する。Mode1におけるマスターパラメータは圧縮比である。圧縮比コントローラ54は、補正值G<sub>cy1</sub>cmd\_c<sub>p</sub>に基づいてG<sub>cy1</sub>～C<sub>r</sub>マスターテーブルを参照し、目標圧縮比C<sub>r</sub>cmdを求める。G<sub>cy1</sub>～C<sub>r</sub>マスターテーブルの一例が、図9の(a)に示されている。圧縮比コントローラ54は、実圧縮比C<sub>r</sub>が目標圧縮比C<sub>r</sub>cmdに収束するように、可変圧縮比機構25を駆動するための指令値U<sub>C<sub>r</sub></sub>を算出する。

【0075】

位相コントローラ56は、指令値U<sub>C<sub>r</sub></sub>に従って可変圧縮比機構25が駆動された時の結果としての圧縮比C<sub>r</sub>を受け取る。位相コントローラ56は、実圧縮比C<sub>r</sub>に基づいてC<sub>r</sub>～C<sub>ain</sub>テーブルを参照し、目標位相C<sub>ain</sub>cmdを求める。C<sub>r</sub>～C<sub>ain</sub>テーブルの一例が、図11の(b)に示されている。位相コントローラ56は、実位相C<sub>ain</sub>が目標位相C<sub>ain</sub>cmdに収束するように、可変位相機構27を駆動するための指令値U<sub>C<sub>ain</sub></sub>を算出する。

【0076】

リフトコントローラ55は、指令値U<sub>C<sub>ain</sub></sub>に従って可変位相機構27が駆動された時の結果としての位相C<sub>ain</sub>を受け取る。リフトコントローラ55は、実位相C<sub>ain</sub>に基づいてC<sub>ain</sub>～Liftテーブルを参照し、目標リフト量Liftcmdを求

める。Cain-Liftテーブルの一例が、図10の(c)に示されている。リフトコントローラ55は、実リフト量Liftが目標リフト量Lift\_cmdに収束するよう、可変リフト機構26を駆動するための指令値U\_Liftを算出する。

#### 【0077】

こうして、図4および図5のMode1に示される制御が達成される。

#### 【0078】

次に、値2を持つMode\_state信号がマスタースレーブ切り換え部52から配信された場合を説明する。Mode2におけるマスターパラメータは位相である。位相コントローラ56は、補正值Gcy1\_cmd\_cpに基づいてGcy1-Cainマスターテーブルを参照し、目標位相Cain\_cmdを求める。Gcy1-Cainマスターテーブルの一例が、図11の(a)に示されている。位相コントローラ56は、実位相Cainが目標位相Cain\_cmdに収束するよう、可変位相機構27を駆動するための指令値U\_Cainを算出する。

#### 【0079】

リフトコントローラ55は、指令値U\_Cainに従って可変位相機構27が駆動された時の結果としての位相Cainを受け取る。リフトコントローラ55は、実位相Cainに基づいてCain-Liftテーブルを参照し、目標リフト量Lift\_cmdを求める。Cain-Liftテーブルの一例が、図10の(c)に示されている。リフトコントローラ55は、実リフト量Liftが目標リフト量Lift\_cmdに収束するよう、可変リフト機構26を駆動するための指令値U\_Liftを算出する。

#### 【0080】

圧縮比コントローラ54は、指令値U\_Liftに従って可変リフト機構26が駆動された時の結果としてのリフト量Liftを受け取る。圧縮比コントローラ54は、実リフト量Liftに基づいてLift-Crテーブルを参照し、目標圧縮比Cr\_cmdを求める。Lift-Crテーブルの一例が、図9の(b)に示されている。圧縮比コントローラ64は、実圧縮比Crが目標圧縮比Cr\_cmdに収束するよう、可変圧縮比機構25を駆動するための指令値U\_Crを算出する。

#### 【0081】

こうして、図4および図5のMode2に示される制御が達成される。

#### 【0082】

次に、値3を持つMode\_state信号がマスタースレーブ切り換え部52から配信された場合を説明する。Mode3におけるマスターパラメータは圧縮比である。圧縮比コントローラ54は、補正值Gcy1\_cmd\_cpに基づいてGcy1-Crマスターテーブルを参照し、目標圧縮比Cr\_cmdを求める。Gcy1-Crマスターテーブルの一例が、図9の(a)に示されている。圧縮比コントローラ54は、実圧縮比Crが目標圧縮比Cr\_cmdに収束するよう、可変圧縮比機構25を駆動するための指令値U\_Crを算出する。

#### 【0083】

リフトコントローラ55は、指令値U\_Crに従って可変圧縮比機構25が駆動された時の結果としての圧縮比Crを受け取る。リフトコントローラ55は、実圧縮比Crに基づいてCr-Liftテーブルを参照し、目標リフト量Lift\_cmdを求める。Cr-Liftテーブルの一例が、図10の(b)に示されている。リフトコントローラ55は、実リフト量Liftが目標リフト量Lift\_cmdに収束するよう、可変リフト機構26を駆動するための指令値U\_Liftを算出する。

#### 【0084】

位相コントローラ56は、指令値U\_Liftに従って可変リフト機構26が駆動された時の結果としてのリフト量Liftを受け取る。位相コントローラ56は、実リフト量Liftに基づいてLift-Cainテーブルを参照し、目標位相Cain\_cmdを求める。Lift-Cainテーブルの一例が、図11の(c)に示されている。位相コントローラ56は、実位相Cainが目標位相Cain\_cmdに収束するよう、可変

位相機構27を駆動するための指令値U\_Cainを算出する。

【0085】

こうして、図4および図5のMode3に示される制御が達成される。

【0086】

次に、値4を持つMode\_state信号がマスタースレーブ切り換え部52から配信された場合を説明する。Mode4におけるマスターパラメータはリフト量である。

【0087】

リフトコントローラ55は、補正值Gcy1\_cmd\_cpに基づいてGcy1-Liftマスター テーブルを参照し、目標リフト量Lift\_cmdを求める。Gcy1-Liftマスター テーブルの一例が、図10の(a)に示されている。リフトコントローラ55は、実リフト量Liftが目標リフト量Lift\_cmdに収束するように、可変リフト機構26を駆動するための指令値U\_Liftを算出する。

【0088】

位相コントローラ56は、指令値U\_Liftに従って可変リフト機構26が駆動された時の結果としてのリフト量Liftを受け取る。位相コントローラ56は、実リフト量Liftに基づいてLift-Cainテーブルを参照し、目標位相Cain\_cmdを求める。Lift-Cainテーブルの一例が、図11の(c)に示されている。位相コントローラ56は、実位相Cainが目標位相Cain\_cmdに収束するように、可変位相機構27を駆動するための指令値U\_Cainを算出する。

【0089】

圧縮比コントローラ54は、指令値U\_Liftに従って可変リフト機構26が駆動された時の結果としてのリフト量Liftを受け取る。圧縮比コントローラ54は、実リフト量Liftに基づいてLift-Crテーブルを参照し、目標圧縮比Cr\_cmdを求める。Lift-Crテーブルの一例が、図9の(b)に示されている。圧縮比コントローラ54は、実圧縮比Crが目標圧縮比Cr\_cmdに収束するように、可変圧縮比機構25を駆動するための指令値U\_Crを算出する。

【0090】

こうして、図4および図5のMode4に示される制御が達成される。

【0091】

次に、図8に示される各機能ブロックについて説明する。

【0092】

吸気量コントローラ

吸気量コントローラ53は、実際の吸気量を目標吸気量に収束させるために、マスタースレーブ切換部52により選択されたマスター コントローラへの制御入力、すなわち上記の補正值Gcy1\_cmd\_cpを算出する。この制御入力の算出手法について説明する。

【0093】

エンジンの吸気量についての動特性について考えると、今回のサイクルにおける吸気量Gcy1(n)は、吸気量の過去値Gcy1(n-1)およびGcy1(n-2)に依存して決まり、式(1)のように表すことができる。nは、吸気量コントローラ53によって実施される演算サイクルを識別する識別子である。

【数1】

$$Gcy1(n) = Agli \cdot Gcy1(n-1) + Ag2i \cdot Gcy1(n-2) + Bgli \cdot Gcy1_cmd_cp(n-dgi) \quad (1)$$

【0094】

Gcy1は、エアフローメータ20(図1)により検出された吸気量を示す。dgiは、補正值Gcy1\_cmd\_cpがマスター コントローラに入力されてから、該補正值を反映した吸気量が実際にエンジンに吸入されるまでのむだ時間を示す。Agli、Ag2iおよびBgliは、モデルパラメータである。

【0095】

どのコントローラがマスターとして選択されるかに従い、吸気量コントローラ53の制出証特2004-3102807

御対象についての伝達関数が異なりうる。したがって、むだ時間およびモデルパラメータの値は、選択されたモードに従って決定されるのが好ましい。この実施例では、dgi、Ag1i、Ag2iおよびBg1iの表記中の“i”は、選択されたモードの番号を表す。たとえば、dg1、Ag11、Ag21、およびBg11は、Mode 1についてのむだ時間およびモデルパラメータを表す。

#### 【0096】

吸気量コントローラ53の詳細な機能ブロック図を図12に示す。状態予測器71は、検出された吸気量Gcylに基づいて、上記のむだ時間dgiを補償するように、吸気量の予測値Pre\_Gcylを算出する。2自由度スライディングモードコントローラ72は、応答指定型制御を実施し、予測値Pre\_Gcylが目標値Gcyl\_cmd（正確には、後述するように、Gcyl\_cmd\_fである）に収束するように、制御入力Gcyl\_cmd\_cpを算出する。同定器73は、式（1）に示されるモデルパラメータAgli、Ag2iおよびBgli（正確には、後述するように、モデルパラメータAgli、Ag2iおよびBgliに基づくパラメータ $\alpha_{gli}$ 、 $\alpha_{g2i}$ 、 $\beta_{gli}$ 、 $\gamma_{gli}$ ）を逐次的に同定する。モデルパラメータAgli、Ag2iおよびBgliを同定するのに、基準値を用いる。この基準値は、モード毎に、予めメモリ1cに記憶されている。スケジューラ74は、モード信号Mode\_stateが示す値に基づいて、選択されたモードについての基準値を抽出し、それを同定器73に渡す。

#### 【0097】

以下、それぞれの機能ブロックについて詳細を説明する。まず、状態予測器71について説明する。

#### 【0098】

式（1）におけるむだ時間dgiを補償するのに必要な値はGcyl(n+dgi-1)である。そこで、吸気動特性を表すモデル式（1）を、(dgi-1)ステップだけ未来にシフトする。

#### 【数2】

$$Gcyl(n + dgi - 1) = Agli \cdot Gcyl(n + dgi - 2) + Ag2i \cdot Gcyl(n + dgi - 3) + Bgli \cdot Gcyl\_cmd\_cp(n - 1) \quad (2)$$

#### 【0099】

式（2）は、観測不可能な未来値Gcyl(n+dgi-2)およびGcyl(n+dgi-3)を含んでいるので、これらの未来値を消去する。消去は、以下に示すような再帰的な計算によって求めることができる。式（3）は、吸気量Gcylの予測式を表す。

## 【数3】

$$Gcyl(n+1) = Agli \cdot Gcyl(n) + Ag2i \cdot Gcyl(n-1) + Bgli \cdot Gcyl\_cmd\_cp(n-dgi+1) \quad (a)$$

↓

$$Gcyl(n+2) = Agli \cdot Gcyl(n+1) + Ag2i \cdot Gcyl(n) + Bgli \cdot Gcyl\_cmd\_cp(n-dgi+2)$$

↓ Gcyl(n+1)に、上記 (a) 式を代入

$$Gcyl(n+2) = Agli \cdot (Agli \cdot Gcyl(n) + Ag2i \cdot Gcyl(n-1) + Bgli \cdot Gcyl\_cmd\_cp(n-dgi+1)) + Ag2i \cdot Gcyl(n) + Bgli \cdot Gcyl\_cmd\_cp(n-dgi+2)$$

$$= (Agli^2 + Ag2i) \cdot Gcyl(n) + Agli \cdot Ag2i \cdot Gcyl(n-1) + Bgli \cdot Gcyl\_cmd\_cp(n-dgi+2) + Agli \cdot Bgli \cdot Gcyl\_cmd\_cp(n-dgi+1)$$

. . . . .

↓

$$Gcyl(n+dgi-1) = \alpha_{gli} \cdot Gcyl(n) + \alpha_{g2i} \cdot Gcyl(n-1) + \beta_{gli} \cdot Gcyl\_cmd\_cp(n-1) + \beta_{g2i} \cdot Gcyl\_cmd\_cp(n-2) + \dots + \beta_{gdgi-1i} \cdot Gcyl\_cmd\_cp(n-dgi+1) \quad (3)$$

ここで、

$$\begin{bmatrix} \alpha_{gli} & \alpha_{g2i} \\ * & * \end{bmatrix} = \begin{bmatrix} Agli & Ag2i \\ 1 & 0 \end{bmatrix}^{dgi-1} \text{ と表す。}$$

$$\begin{bmatrix} Agli & Ag2i \\ 1 & 0 \end{bmatrix} = A, \quad \begin{bmatrix} Bgli \\ 0 \end{bmatrix} = B \quad \text{とおくと、}$$

$$\begin{bmatrix} \beta_{gli} & \beta_{g2i} & \dots & \beta_{gdgi-2i} & \beta_{gdgi-1i} \\ B & AB & \dots & A^{dgi-3}B & A^{dgi-2}B \end{bmatrix} \text{ は、} \quad (3)$$

## 【0100】

予測式 (3) に、モデル化誤差および予測誤差を補償するための外乱推定値  $\gamma_{gli}$  を含める。式 (4) が、状態予測器 71 によって実行される、予測値 Pre\_Gcyl を求めるための式である。モデルパラメータ  $\alpha_{gli}$ 、 $\alpha_{g2i}$ 、 $\beta_{gli}$ 、 $\dots$   $\gamma_{gli}$  の表記中の “i” も、モード番号を表すことに注意されたい。

## 【数4】

$$Pre\_Gcyl(n) = Gcyl(n+dgi-1)$$

$$= \alpha_{gli}(n) \cdot Gcyl(n) + \alpha_{g2i}(n) \cdot Gcyl(n-1)$$

$$+ \beta_{gli}(n) \cdot Gcyl\_cmd\_cp(n-1) + \beta_{g2i}(n) \cdot Gcyl\_cmd\_cp(n-2) + \dots,$$

$$+ \beta_{gdgi-1i}(n) \cdot Gcyl\_cmd\_cp(n-dgi+1) + \gamma_{gli}(n)$$

(4)

## 【0101】

次に、2自由度スライディングモードコントローラ 72 について説明する。

## 【0102】

2自由度スライディングモードコントローラ 72 は、2自由度スライディングモード制御を用いて、制御入力 Gcyl\_cmd\_cp を算出する。スライディングモード制御は、制御量の収束速度を指定することができる応答指定型制御である。2自由度スライディングモード制御は、スライディングモード制御を発展させた形態を持ち、制御量の目標値に対する追

従速度と、外乱が印加された時の制御量の収束速度とを、個別に指定することができる。前者を、目標値応答指定パラメータPOLEgc\_fiと呼び、後者を、外乱抑制のための応答指定パラメータPOLEgciと呼ぶ。

### 【0103】

式(5)に従い、目標値応答指定パラメータPOLEgc\_fiを用いて、目標値Gcyl\_cmdに一次遅れフィルタ(ローパスフィルタ)を適用する。目標値応答指定パラメータPOLEgc\_fiは、 $-1 < \text{POLEgc}_\text{fi} < 0$ を満たすよう設定される。

### 【数5】

$$\text{Gcyl}_\text{cmd}_f(n) = -\text{POLEgc}_\text{fi} \cdot \text{Gcyl}_\text{cmd}_f(n-1) + (1 + \text{POLEgc}_\text{fi}) \cdot \text{Gcyl}_\text{cmd}(n) \quad (5)$$

### 【0104】

式(5)に示されるように、目標値応答指定パラメータPOLEgc\_fiの値により、目標値Gcyl\_cmdの軌道が修正され、新たな目標値Gcyl\_cmd\_fが設定される。この新たな目標値Gcyl\_cmd\_fに予測値Pre\_Gcylが収束するように、制御入力Gcyl\_cmd\_cpが算出される。応答指定パラメータPOLEgc\_fiによって目標値Gcyl\_cmdの軌道をどのように修正するかに従い、予測値Pre\_Gcylの目標値Gcyl\_cmd\_cpへの追従速度を制御することが可能となる。

### 【0105】

2自由度スライディングモード制御を実施するため、切り換え関数 $\sigma_{gc}$ を定義する。切り換え関数 $\sigma_{gc}$ により、予測値Pre\_Gcylの目標値Gcyl\_cmd\_fに対する偏差の収束挙動が規定される。E\_gcは、予測値Pre\_Gcylと目標値Gcyl\_cmd\_fの偏差である。後述する等価制御入力の演算のため、偏差E\_gcは、目標値の前回値Gcyl\_cmd\_f(n-1)を用いて算出される。外乱抑制のための応答指定パラメータPOLEgciは、 $-1 < \text{POLEgci} < 0$ を満たすよう設定される。

### 【数6】

$$\sigma_{gc}(n) = E_{gc}(n) + \text{POLEgci} \cdot E_{gc}(n-1) \quad (6)$$

$$\text{ここで、 } E_{gc}(n) = \text{Pre}_\text{Gcyl}(n) - \text{Gcyl}_\text{cmd}_f(n-1)$$

### 【0106】

2自由度スライディングモードコントローラ72は、式(7)に示されるように、切り換え関数 $\sigma_{gc}$ がゼロとなるように制御入力Gcyl\_cmd\_cpを決定する。

### 【数7】

$$\sigma_{gc}(n) = 0$$

↓

$$E_{gc}(n) = -\text{POLEgci} \cdot E_{gc}(n-1) \quad (7)$$

### 【0107】

式(7)は、入力の無い一次遅れ系を示す。すなわち、スライディングモードコントローラ72は、制御量E\_gcを、式(7)に示される一次遅れ系に拘束するよう制御する。

### 【0108】

図13は、縦軸にE\_gc(n)および横軸にE\_gc(n-1)を有する位相平面を示す。位相平面には、式(7)によって表現される切り換え線81が示されている。点82を状態量(E\_gc(n-1), E\_gc(n))の初期値と仮定すると、スライディングモードコントローラ72は、該状態量を、切り換え線81上に載せて該切り換え線81上に拘束させる。状態量が入力の無い一次遅れ系に拘束されるので、状態量は、時間の経過とともに位相平面の原点(すなわち、E\_gc(n), E\_gc(n-1)=0)に自動的に収束する。状態量を切り換え線81上に拘束することにより、外乱の影響を受けることなく、状態量を原点に収束させることができる。

### 【0109】

図14の符号83、84および85は、外乱抑制のための応答指定パラメータPOLEgciが、それぞれ、-1、-0.8、-0.5の場合の偏差E\_gcの収束速度を示す。応答指定パラメータPOLEgciの絶対値が小さくなるにつれ、偏差E\_gcの収束速度は速くなる。

#### 【0110】

スライディングモードコントローラ72は、制御入力Gcyl\_cmd\_cpを、式(8)に従って算出する。Ueq\_gcは等価制御入力であり、状態量を切り換え線上に拘束するための入力である。Urch\_gcは到達則入力であり、状態量を切り換え線上に載せるための入力である。

#### 【数8】

$$Gcyl\_cmd\_cp(n) = Ueq\_gc(n) + Urch\_gc(n) \quad (8)$$

#### 【0111】

等価制御入力Ueq\_gcを求める手法について説明する。等価制御入力Ueq\_gcは、位相平面上の任意の場所に、状態量をホールドする機能を持つ。したがって、式(9)を満たす必要がある。

#### 【数9】

$$\sigma gc(n+1) = \sigma gc(n) \quad (9)$$

#### 【0112】

式(9)と上記の予測式(4)に基づき、等価制御入力Ueqは、式(10)のように求められる。

#### 【数10】

$$Ueq\_gc(n) = Gcyl\_cmd\_cp(n)$$

$$\begin{aligned} &= \frac{1}{\beta_{gli}(n)} \{ POLEgci \cdot Pre\_Gcyl(n-1) + (1 - POLEgci) \cdot Pre\_Gcyl(n) \\ &\quad - \alpha_{g1i}(n) Pre\_Gcyl(n - dgi + 2) - \alpha_{g2i}(n) Pre\_Gcyl(n - dgi + 1) \\ &\quad - \beta_{g2i}(n) Gcyl\_cmd\_cp(n-1) - \dots - \beta_{gdgi-1i}(n) Gcyl\_cmd\_cp(n - dgi + 2) - \gamma_{gli}(n) \\ &\quad + Gcyl\_cmd\_f(n) + (POLEgci - 1) Gcyl\_cmd\_f(n-1) \\ &\quad - POLEgci \cdot Gcyl\_cmd\_f(n-2) \} \end{aligned} \quad (10)$$

#### 【0113】

次に、式(11)に従って到達則入力Urch\_gcを算出する。Krchgciは、フィードバックゲインを示す。フィードバックゲインKrchgciの値は、制御量の安定性および速応性等を考慮して、シミュレーション等を介して予め同定される。

#### 【数11】

$$Urch\_gc(n) = \frac{-Krchgci}{\beta_{gli}(n)} \sigma gc(n) \quad (11)$$

#### 【0114】

こうして、等価制御入力Ueq\_gcと到達則入力Urch\_gcとの和である制御入力Gcyl\_cmd\_cpが、吸気量コントローラ53から出力される。

#### 【0115】

目標値応答指定パラメータPOLEgc\_fi、外乱抑制のための応答指定パラメータPOLEgci、フィードバックゲインKrchgciにおける表記中の“i”がモード番号を表す。各モードにおけるこれらのパラメータの値し、これらの値が、選択されたモードに従って設定されるのが好ましい。

#### 【0116】

この実施例では、目標値応答指定パラメータPOLEgc\_fi、外乱抑制のための応答指定パ

ラメータPOLEgc\_iおよびフィードバックゲインKrchgc\_iの各モードにおける値は、以下のような関係にある。

【0117】

- 1 < POLEgc\_f2 < POLEgc\_f1 < POLEgc\_f4 < POLEgc\_f3 < 0
- 1 < POLEgc2 < POLEgc1 < POLEgc4 < POLEgc3 < 0
- 0 < K\_rchgc\_2 < K\_rchgc\_1 < K\_rchgc\_4 < K\_rchgc\_3

上記の関係から明らかのように、Mode 3、4、1および2の順に、制御量の収束速度が速くなるように設定される。すなわち、要求駆動力が増加する時は、要求駆動力が減少する時に比べ、収束速度を速くする。こうして、要求駆動力が増加している時は、吸気量の応答性を速くして、ドライバビリティを向上させることができる。また、エンジンが低負荷～高負荷にあるときは、極低負荷にあるときに比べ、収束速度を速くする。これにより、エンジンが通常の運転状態にあるときは、早期に所望のエンジン出力を生成して、ドライバビリティを向上させることができる。

【0118】

むだ時間d\_g\_iの大きさは、マスターントローラの種類に応じて適切な値に決定される。この実施例では、以下のような関係を満たすように、各モードのむだ時間は設定される。

【0119】

$$d_g_4 < d_g_2 < d_g_3 < d_g_1$$

次に、同定器73について説明する。同定器73は、式(4) パラメータ $\alpha g_{1i}$ 、 $\alpha g_{2i}$ 、 $\beta g_{1i}$ 、 $\beta g_{2i}$ 、… $\beta g_{dgi-1i}$ 、 $\gamma g_{1i}$ を同定する。これらのパラメータは、式(3)から明らかのように、モデル式(1)のモデルパラメータ $A_{g1i}$ 、 $A_{g2i}$ 、および $B_{g1i}$ に基づいており、よってこれらのパラメータを同定することにより、式(1)のモデルパラメータが同定される。

【0120】

同定には、最小2乗法および最尤法などの既知の手法を用いることができる。この発明の一実施形態では、より効率的な手法であるδ修正法を用いる。δ修正法については、本願の出願人による、特許第3304845号公報に詳細が記載されている。ここでは、簡単に、δ修正法を用いてこれらのパラメータを同定する手法について説明する。

【0121】

δ修正法に従う逐次型同定アルゴリズムは、式(12)のように表される。同定すべきパラメータのベクトル $\theta_{gc}(n)$ の基準値 $\theta_{gc\_base}$ は、モード毎に予め設定され(基準値の各要素の“i”が、モード番号を表している)、メモリ1cに記憶されている。スケジューラ74は、モード信号Mode\_stateの値に従って、対応する基準値 $\theta_{gc\_base}(n)$ をメモリ1cから抽出し、同定器73に渡す。同定器73は、基準値 $\theta_{gc\_base}(n)$ と、その更新成分 $d\theta_{gc}(n)$ とを加算することにより、パラメータベクトル $\theta_{gc}(n)$ を算出する。

## 【数12】

$$\theta_{gc}(n) = \theta_{gc\_base}(n) + d\theta_{gc}(n) \quad (12)$$

$$d\theta_{gc}(n) = \delta \cdot d\theta_{gc}(n-1) + KP_{gc}(n) \cdot ide\_gc(n) \quad (13)$$

$$\text{ここで、 } \theta_{gc}^T(n) = [\alpha_{gli}(n), \alpha_{g2i}(n), \beta_{gli}(n), \beta_{g2i}(n), \dots, \beta_{g_{dgi-1}i}(n), \gamma_{gli}(n)] \quad (14)$$

$$d\theta_{gc}^T(n) = [d\alpha_{gli}(n), d\alpha_{g2i}(n), d\beta_{gli}(n), d\beta_{g2i}(n), \dots, d\beta_{g_{dgi-1}i}(n), d\gamma_{gli}(n)] \quad (15)$$

$$\theta_{gc\_base}^T(n) = [\alpha_{gli\_base}(n), \alpha_{g2i\_base}(n), \beta_{gli\_base}(n), \beta_{g2i\_base}(n), \dots, \beta_{g_{dgi-1}i\_base}(n), \gamma_{gli\_base}(n)] \quad (16)$$

$$\delta = \begin{bmatrix} \delta_1 & 0 & 0 & \dots & 0 \\ 0 & \delta_2 & 0 & \dots & 0 \\ 0 & 0 & \delta_3 & \dots & \dots \\ \dots & \dots & \dots & \dots & 0 \\ 0 & 0 & \dots & 0 & \delta_{dgi+2} \end{bmatrix} \quad (0 < \delta_1, \delta_2, \dots, \delta_{dgi+2} < 1) \quad (17)$$

## 【0122】

$\delta$  は、式 (17) で表される忘却係数ベクトルである。忘却係数ベクトル  $\delta$  の各要素  $\delta_1, \delta_2, \dots$  は、ゼロより大きく 1 より小さい値に設定される。ただし、制御量の目標値に対する定常偏差をゼロとするために、 $\delta_1, \delta_2, \dots$  のうちのいずれか 1 つを値 1 に設定するのが好ましい。

## 【0123】

$\delta$  修正法において、式 (13) に含まれる同定誤差  $ide\_gc(n)$  は、式 (18) により表される。Gcyl\_hat は、予測式 (4) と、パラメータベクトルの前回値  $\theta_{gc}(n-1)$  に基づいて算出される。同定器 73 は、予測式に基づいて算出された吸気量 Gcyl\_hat と、実吸気量 Gcyl との差、すなわち同定誤差  $ide\_gc$  がゼロになるように、パラメータベクトル  $\theta_{gc}$  を決定する。

## 【数13】

$$ide\_gc(n) = Gcyl\_hat(n) - Gcyl(n) \quad (18)$$

$$\text{ここで、 } Gcyl\_hat(n) = \theta_{gc}^T(n-1) \cdot \zeta_{gc}(n)$$

$$\zeta_{gc}^T(n) = [Gcyl(n-dgi+1), Gcyl(n-dgi), Gcyl\_cmd\_cp(n-dgi), Gcyl\_cmd\_cp(n-dgi-1), \dots, Gcyl\_cmd\_cp(n-2dgi+2), 1] \quad (19)$$

## 【0124】

式 (13) に含まれるゲイン  $KP_{gc}(n)$ 、式 (20) により表される。

## 【数14】

$$KP_{gc}(n) = \frac{P(n-1) \cdot \zeta(n)}{1 + \zeta^T(n) \cdot P(n-1) \cdot \zeta(n)} \quad (20)$$

$$P(n) = \frac{1}{\lambda 1} \left( I - \frac{\lambda 2 \cdot P(n-1) \cdot \zeta(n) \cdot \zeta^T(n)}{\lambda 1 + \lambda 2 \cdot \zeta^T(n) \cdot P(n-1) \cdot \zeta(n)} \right) P(n-1) \quad (21)$$

ここで、I は  $(3 \times 3)$  の単位行列

## 【0125】

$\delta$  修正法では、上記の式 (12) に示されるように、パラメータベクトル  $\theta_{gc}(n)$  は、その基準値  $\theta_{gc\_base}(n)$  と、その更新分  $d\theta_{gc}(n)$  との和で表される。制御対象の定常状態が継続したとき、モデルパラメータベクトル  $\theta_{gc}$  が基準値  $\theta_{gc\_base}$  に収束するので、パラメータベクトルのドリフトを回避することができる。

## 【0126】

式(20)の係数 $\lambda 1$ および $\lambda 2$ の設定により、同定アルゴリズムの種類が、以下のように決まる。

#### 【0127】

$\lambda 1 = 1, \lambda 2 = 0$ ：固定ゲインアルゴリズム

$\lambda 1 = 1, \lambda 2 = 1$ ：最小2乗法アルゴリズム

$\lambda 1 = 1, \lambda 2 = \lambda$ ：漸減ゲインアルゴリズム（ $\lambda$ は、0、1以外の所定値）

$\lambda 1 == \lambda, \lambda 2 = 1$ ：重み付き最小2乗法アルゴリズム（ $\lambda$ は、0、1以外の所定値）

#### 各コントローラの構成

圧縮比コントローラ54、リフトコントローラ55および位相コントローラ56は、吸気量コントローラ53の構成と非常に似ているので、簡単に説明する。

#### 【0128】

圧縮比コントローラ54は、圧縮比Crを目標圧縮比Cr\_cmdに収束させるために、可変圧縮比機構25を駆動するための指令値U\_Crを算出する。圧縮比コントローラ54は、前述したように、圧縮比がマスターパラメータとして選択されるMode1およびMode3の場合には、吸気量コントローラ53から受け取った補正值Gcy1\_cmd\_cpに基づいて目標圧縮比Cr\_cmdを算出する。Mode2および4の場合には、圧縮比コントローラ54は、実リフト量Liftに基づいて、目標圧縮比Cr\_cmdを算出する。

#### 【0129】

圧縮比Crについての動特性は、式(22)のようにモデル化されることができる。kは、圧縮比コントローラ54によって実施される演算サイクルを識別する識別子である。

#### 【数15】

$$Cr(k) = A1cr \cdot Cr(k-1) + A2cr \cdot Cr(k-2) + B1cr \cdot U_Cr(k-dcr) \quad (22)$$

#### 【0130】

dcrは、圧縮比コントローラ54からの指令値U\_Crが可変圧縮比機構25に入力されながら、該指令値に基づく圧縮比が実際に出力されるまでのむだ時間を示す。A1cr、A2crおよびB1crは、モデルパラメータである。

#### 【0131】

圧縮比コントローラ54の詳細な機能ブロック図を図15に示す。状態予測器91は、検出された圧縮比Crに基づいて、上記のむだ時間dcrを補償するように、圧縮比の予測値Pre\_Crを算出する。

#### 【0132】

メモリ1cには、モード毎に、目標値応答指定パラメータPOLEcr\_hi、外乱抑制のための応答指定パラメータPOLEcriおよびフィードバックゲインKrchcriが記憶されている。これらのパラメータの表記中の“i”は、モード番号を示す。コントローラパラメータスケジューラ95は、選択されたモードを示す信号Mode\_stateを受け取り、該モード信号の値に従って、対応するパラメータをメモリ1cから抽出し、2自由度スライディングモードコントローラ92に渡す。

#### 【0133】

2自由度スライディングモードコントローラ92は、図8を参照して説明したように、受け取ったモード信号Mode\_stateに従って、所定のマップ(図9の(a)または(b))を参照することにより、目標値Cr\_cmdを決定する。2自由度スライディングモードコントローラ92は、コントローラパラメータスケジューラ95から受け取った目標値応答指定パラメータPOLEcr\_hi、外乱抑制のための応答指定パラメータPOLEcriおよびフィードバックゲインKrchcriを用いて、前述した応答指定型制御を実施する。2自由度スライディングモードコントローラ92は、予測値Pre\_Crが目標値Cr\_cmd(正確には、後述するように、Cr\_cmd\_fである)に収束するように、制御入力U\_Crを算出する。

#### 【0134】

同定器93は、吸気量コントローラ53の同定器73と同様の手法で、式(22)に示されるモデルパラメータA1cr、A2crおよびB1cr(正確には、後述するように、モデルパラ

メータAlcr、A2crおよびB1crに基づくパラメータ  $\alpha_{1cr}$ 、 $\alpha_{2cr}$ 、 $\beta_{1cr}$ 、 $\beta_{2cr}$ 、 $\gamma_{1cr}$  を逐次的に同定する。パラメータAlcr、A2crおよびB1crを同定するのに、基準値を用いる。この基準値は、予めマップとしてメモリ1cに記憶されている。モデルパラメータスケジューラ94は、これらの基準値を抽出して、同定器93に渡す。

### 【0135】

次に、各機能ブロックによって実施される演算を説明する。状態予測器91は、吸気量コントローラ53の状態予測器71と同様の手法で、予測値Pre\_Crを算出する。算出式を、式(23)に示す。

### 【数16】

$$\begin{aligned}
 \text{Pre\_Cr}(k) &= \text{Cr}(k + dcr - 1) \\
 &= \alpha_{1cr}(k) \cdot \text{Cr}(k) + \alpha_{2cr}(k) \cdot \text{Cr}(k - 1) \\
 &\quad + \beta_{1cr}(k) \cdot U\_Cr(k - 1) + \beta_{2cr}(k) \cdot U\_Cr(k - 2) + \dots, \\
 &\quad + \beta_{dcr-1cr}(k) \cdot U\_Cr(k - dcr + 1) + \gamma_{1cr}(k)
 \end{aligned} \tag{23}$$

### 【0136】

2自由度スライディングモードコントローラ92は、式(24)に従い、スケジューラ95から受け取った目標値応答指定パラメータPOLEcr\_fiを用いて、目標値Cr\_cmdに一次遅れフィルタ(ローパスフィルタ)を適用する。目標値応答指定パラメータPOLEcr\_fiは、 $-1 < \text{POLEcr\_fi} < 0$ を満たすよう設定される。

### 【数17】

$$\text{Cr\_cmd\_f}(k) = -\text{POLEcr\_fi} \cdot \text{Cr\_cmd\_f}(k - 1) + (1 + \text{POLEcr\_fi}) \cdot \text{Cr\_cmd}(k) \tag{24}$$

### 【0137】

2自由度スライディングモードコントローラ92は、式(25)に示すように、切り換え関数 $\sigma_{cr}$ を定義する。E\_crは、予測値Pre\_Crと目標値Cr\_cmdの偏差である。外乱抑制のための応答指定パラメータPOLEcriは、 $-1 < \text{POLEcri} < 0$ を満たすよう設定される。

### 【数18】

$$\sigma_{cr}(k) = E_{cr}(k) + \text{POLEcri} \cdot E_{cr}(k - 1) \tag{25}$$

ここで、 $E_{cr}(k) = \text{Pre\_Cr}(k) - \text{Cr\_cmd\_f}(k - 1)$

### 【0138】

2自由度スライディングモードコントローラ92は、切り換え関数 $\sigma_{cr}$ がゼロとなるように制御入力U\_Crを決定する。制御入力U\_Crは、式(26)に従って算出される。Ueq\_crは等価制御入力であり、状態量を切り換え線上に拘束するための入力である。Urch\_crは到達則入力であり、状態量を切り換え線上に載せるための入力である。

### 【数19】

$$U_{Cr}(k) = U_{eq\_cr}(k) + U_{rch\_cr}(k) \tag{26}$$

### 【0139】

等価制御入力Ueq\_crは、式(27)のように求められる。

## 【数20】

$$\begin{aligned}
 U_{eq\_cr}(k) = & \frac{1}{\beta_{1cr}(k)} \{ POLEcri \cdot Pre\_Cr(k-1) + (1-POLEcri) \cdot Pre\_Cr(k) \\
 & - \alpha_{1cr}(k) Pre\_Cr(k-dcr+2) - \alpha_{2cr}(n) Pre\_Cr(k-dcr+1) \\
 & - \beta_{2cr}(k) U\_Cr(k-1) - \dots - \beta_{dcr-1cr}(k) U\_Cr(k-dcr+2) - \gamma_{1cr}(k) \\
 & + Cr\_cmd\_f(k) + (POLEcri-1) Cr\_cmd\_f(k-1) \\
 & - POLEcri \cdot Cr\_cmd\_f(k-2) \} \quad (27)
 \end{aligned}$$

## 【0140】

次に、式(28)に従って到達則入力  $U_{rch\_cr}$  を算出する。  $K_{rchcri}$  は、フィードバックゲインを示す。フィードバックゲイン  $K_{rchcri}$  の値は、制御量の安定性および速応性等を考慮して、シミュレーション等を介して予め同定される。

## 【数21】

$$U_{rch\_cr}(k) = \frac{-K_{rchcri}}{\beta_{1cr}(k)} \sigma_{cr}(k) \quad (28)$$

## 【0141】

こうして、等価制御入力  $U_{eq\_cr}$  と到達則入力  $U_{rch\_cr}$  との和である制御入力  $U_{Cr}$  が圧縮比コントローラ54から出力され、可変圧縮比機構25に送られる。

## 【0142】

好みしくは、目標値応答指定パラメータ  $POLEcr\_fi$ 、外乱抑制のための応答指定パラメータ  $POLEcri$ 、およびフィードバックゲイン  $K_{rchcri}$  のモード毎の値は、以下の関係を有する。

## 【0143】

- $1 < POLEcr\_f2, POLEcr\_f4 < POLEcr\_f1, POLEcr\_f3 < 0$
- $1 < POLEcr2, POLEcr4 < POLEcr1, POLEcr3 < 0$
- $0 < K_{rchcri2}, K_{rchcri4} < K_{rchcri1}, K_{rchcri3}$

これらの関係に示されるように、圧縮比がマスターパラメータとして選択される  $Mode 1$  および  $Mode 3$  では、圧縮比がスレーブパラメータとして選択される  $Mode 2$  および  $Mode 4$  に比べて、制御量  $E_{cr}$  の収束速度が速くなるように、これらのパラメータ値は規定される。このようにパラメータ値を規定することにより、マスターパラメータをスレーブパラメータよりも早く収束させることができる。

## 【0144】

前述したように、スレーブパラメータを、マスターパラメータの実測値に追従させることにより、マスターパラメータの変化レートをスレーブパラメータの変化レートよりも速くさせることができる。このようなマスタースレーブ制御に加え、目標値応答指定パラメータ、外乱抑制のための応答指定パラメータ、およびフィードバックゲインにより、マスターパラメータの収束速度を、スレーブパラメータの収束速度よりも速くし、より確実に、スレーブパラメータがマスターパラメータを追い越すことを回避する。

## 【0145】

次に、同定について説明する。モデルパラメータスケジューラ94は、同定すべきパラメータベクトル  $\theta_{cr}(k)$  の基準値  $\theta_{cr\_base}(k)$  をメモリ1cから抽出して、同定器93に渡す。同定器93は、吸気量コントローラ53の同定器73と同様の手法で、パラメータベクトル  $\theta_{cr}$  を同定する。同定するための式(29)～(38)を、以下に示す。

## 【数22】

$$\theta_{cr}(k) = \theta_{cr\_base}(k) + d\theta_{cr}(k) \quad (29)$$

$$d\theta_{cr}(k) = \delta \cdot d\theta_{cr}(k-1) + KP_{cr}(k) \cdot ide\_cr(k) \quad (30)$$

$$\text{ここで、 } \theta_{cr}^T(k) = [\alpha_{1cr}(k), \alpha_{2cr}(k), \beta_{1cr}(k), \beta_{2cr}(k), \dots, \beta_{dcr-1cr}(k), \gamma_{1cr}(k)] \quad (31)$$

$$d\theta_{cr}^T(k) = [d\alpha_{1cr}(k), d\alpha_{2cr}(k), d\beta_{1cr}(k), d\beta_{2cr}(k), \dots, d\beta_{dcr-1cr}(k), d\gamma_{1cr}(k)] \quad (32)$$

$$\theta_{cr\_base}^T(k) = [\alpha_{1cr\_base}(k), \alpha_{2cr\_base}(k), \beta_{1cr\_base}(k), \beta_{2cr\_base}(k), \dots, \beta_{dcr-1cr\_base}(k), \gamma_{1cr\_base}(k)] \quad (33)$$

$$\delta = \begin{bmatrix} \delta_1 & 0 & 0 & \dots & 0 \\ 0 & \delta_2 & 0 & \dots & 0 \\ 0 & 0 & \delta_3 & \dots & \dots \\ \dots & \dots & \dots & \dots & 0 \\ 0 & 0 & \dots & 0 & \delta_{dcr+2} \end{bmatrix} \quad (0 < \delta_1, \delta_2, \dots, \delta_{dcr+2} < 1) \quad (34)$$

## 【0146】

忘却係数ベクトル $\delta$ の各要素 $\delta_1, \delta_2, \dots$ は、ゼロより大きく1より小さい値に設定される。しかしながら、前述したように、 $\delta_1, \delta_2, \dots$ のうちのいずれか1つを値1に設定するのが好ましい。

式(30)に含まれる同定誤差 $ide\_cr(k)$ は、式(35)により表される。 $Cr\_hat$ は、予測式(23)と、パラメータベクトルの前回値 $\theta_{cr}(k-1)$ とに基づいて算出される。同定器93は、予測式に基づいて算出された圧縮比 $Cr\_hat$ と、実圧縮比 $Cr$ との差、すなわち同定誤差 $ide\_cr$ がゼロになるように、パラメータベクトル $\theta_{cr}$ を決定する。

## 【数23】

$$ide\_cr(k) = Cr\_hat(k) - Cr(k) \quad (35)$$

$$\text{ここで、 } Cr\_hat(k) = \theta_{cr}^T(k-1) \cdot \zeta_{cr}(k)$$

$$\zeta_{cr}^T(k) = [Cr(k-dcr+1), Cr(k-dcr), U\_Cr(k-dcr), U\_Cr(k-dcr-1), \dots, U\_Cr(k-2dcr+2), 1] \quad (36)$$

## 【0147】

式(30)に含まれるゲイン $KP_{cr}(k)$ は、式(37)により表される。

## 【数24】

$$KP_{cr}(k) = \frac{P(k-1) \cdot \zeta(k)}{1 + \zeta^T(k) \cdot P(k-1) \cdot \zeta(k)} \quad (37)$$

$$P(k) = \frac{1}{\lambda_1} \left( I - \frac{\lambda_2 \cdot P(k-1) \cdot \zeta(k) \cdot \zeta^T(k)}{\lambda_1 + \lambda_2 \cdot \zeta^T(k) \cdot P(k-1) \cdot \zeta(k)} \right) P(k-1) \quad (38)$$

ここで、 $I$ は $(3 \times 3)$ の単位行列

## 【0148】

リフト量Liftについての動特性は、圧縮比についての式(22)と同様にモデル化することができる。リフトコントローラ55は、図15に示される可変圧縮比コントローラと同様の構成を有し、同様の手法で、可変リフト機構26に入力すべき指令値 $U\_Lift$ を算出する。

## 【0149】

リフト量についての目標値応答指定パラメータ、外乱抑制のための応答指定パラメータ、およびフィードバックゲインは、以下の関係を有する。

## 【0150】

- 1 < POLElift\_f1, POLElift\_f2, POLElift\_f3 < POLElift\_f4 < 0
- 1 < POLElift1, POLElift2, POLElift3 < POLElift4 < 0
- 0 < Krchlift1, Krchlift2, Krchlift3 < Krchlift4

#### 【0151】

これらの関係に示されるように、リフト量がマスターパラメータとして選択されるModel 4では、リフト量がスレーブパラメータとして選択されるModel 1、2および3に比べて、制御量E\_lift (=予測値Pre\_Lift(k) - 目標値Lift\_cmd\_f(k)) の収束速度が速くなるように、これらのパラメータ値は規定される。こうして、Model 4では、マスターパラメータであるリフト量を、スレーブパラメータよりも早く収束させる。

#### 【0152】

位相Cainについての動特性は、圧縮比についての式(22)と同様にモデル化されることができる。位相コントローラ56は、図15に示される可変圧縮比コントローラと同様の構成を有し、同様の手法で、可変位相機構27に入力すべき指令値U\_Cainを算出する。

#### 【0153】

位相についての目標値応答指定パラメータ、外乱抑制のための応答指定パラメータ、およびフィードバックゲインは、以下の関係を有する。

#### 【0154】

- 1 < POLEcain\_f1, POLEcain\_f3, POLEcain\_f4 < POLEcain\_f2 < 0
- 1 < POLEcain1, POLEcain3, POLEcain4 < POLEcain2 < 0
- 0 < Krchcain1, Krchcain3, Krchcain4 < Krchcain2

#### 【0155】

これらの関係に示されるように、位相がマスターパラメータとして選択されるModel 2では、位相がスレーブパラメータとして選択されるModel 1、3および4に比べて、制御量E\_cain (=予測値Pre\_Cain(k) - 目標値Cain\_cmd\_f(k)) の収束速度が速くなるように、これらのパラメータ値は規定される。こうして、Model 2では、マスターパラメータである位相を、スレーブパラメータよりも早く収束させる。

#### 【0156】

##### 制御フロー

図16は、吸気量制御を実施するプロセスのフローチャートを示す。このプロセスは、所定の時間間隔(たとえば、10ミリ秒)で実施される。

#### 【0157】

ステップS1において、可変圧縮機構、可変リフト機構および可変位相機構のいずれかに何らかの故障が検知されたかどうかを判断する。故障が検知されたならば、これらの機構によってエンジン出力を制御することができない。ステップS2において、これらの機構への制御入力に、フェイルセーフ用に予め設定された値を設定し、このプロセスを終了する。可変圧縮機構への制御入力U\_Crに設定される値U\_Cr\_fsは、最小の圧縮比を実現するための値である。可変リフト機構への制御入力U\_Liftに設定される値U\_Lift\_fsは、非常に低速な走行(クリープ走行)を可能にする、たとえば約0.5ミリメートルのリフトを実現するための値である。可変位相機構への制御入力U\_Cainに設定される値U\_Cain\_fsは、位相を遅角側に制御するための値である。

#### 【0158】

ステップS1の判断がNoならば、ステップS3において、エンジンが始動中かどうかを判断する。エンジンが始動中ならば、検出されたエンジン水温TWに応じた値G\_cyl\_cmd\_crkを、目標吸気量G\_cyl\_cmdに設定する(S4)。図21の(a)に、エンジン水温TWに応じて設定される吸気量G\_cyl\_cmd\_crkを示す。このマップは、メモリ1c(図1)に記憶されることができる。

#### 【0159】

ステップS3の判断がNoならば、ステップS5において、アクセルペダルが全閉かどうかを判断する。アクセルペダルが全閉ならば、エンジンはアイドル状態にあることを示す。ステップS6に進み、触媒昇温制御を実施するために設定された所定時間が経過した

かどうかを判断する。該所定時間が経過していなければ、触媒昇温制御が実行中であることを示す。触媒昇温制御は、吸気量を一時的に増大させて触媒を活性化させる制御である。ステップS7において、エンジンが始動してからの経過時間に応じた値Gcy1\_c m d\_a s tを、目標吸気量Gcy1\_c m dに設定する。図21の(b)に、該経過時間に応じて設定される吸気量Gcy1\_c m d\_a s tを示す。このマップは、メモリ1c(図1)に記憶されることができる。

#### 【0160】

ステップS6において触媒昇温制御が終了したならば、エンジンが暖機状態に至ったことを示す。ステップS8において、検出されたエンジン回転数NEおよびアクセルペダル開度APに応じた値Gcy1\_c m d\_d r vを、目標吸気量Gcy1\_c m dに設定する。図21の(c)に、エンジン回転数NEおよびアクセルペダル開度APに応じて設定される吸気量Gcy1\_c m d\_d r vを示す。このマップは、メモリ1c(図1)に記憶されることがある。

#### 【0161】

ステップS9において、マスタースレーブ切換のサブルーチン(図17)を実施し、圧縮比、リフトおよび位相から、マスターパラメータを選択する。ステップS10において、吸気量コントローラ53による演算を実行し、実吸気量を目標吸気量に収束させるための補正值Gcy1\_c m d\_c pを算出する(図18)。ステップS11において、圧縮比コントローラ、リフトコントローラおよび位相コントローラによる演算を実行し、圧縮比、リフトおよび位相を、それぞれ、目標圧縮比、目標リフトおよび目標位相に収束させる(図19)。

#### 【0162】

図17は、図16のステップS9で実施されるマスタースレーブ切換のサブルーチンを示す。

#### 【0163】

ステップS21において、目標吸気量の変化 $\Delta Gcy1_c m d$ を、式(39)に従い算出する。

#### 【0164】

$$\Delta Gcy1_c m d = Gcy1_c m d(n) - Gcy1_c m d(n-1) \quad (39)$$

ステップS22において、目標吸気量の変化 $\Delta Gcy1_c m d$ がゼロより大きければ、要求される駆動力が増加していることを示す。目標吸気量の変化 $\Delta Gcy1_c m d$ がゼロ以下ならば、要求される駆動力が減少していることを示す。

#### 【0165】

要求駆動力が増加しているならば、実際に検出された位相Cainと、所定値Cain\_sswを比較する(S23)。所定値Cain\_sswの一例が、図4に示されている。Cain  $\leq$  Cain\_sswならば、エンジン負荷が極低負荷であるMode1であることを示す。モード信号Mode\_stateに、Mode1であることを示す値1が設定される(S24)。

#### 【0166】

Cain > Cain\_sswならば、図4に示されるように、エンジン負荷が低負荷から高負荷の間にあるMode3であることを示す。モード信号Mode\_stateに、Mode3であることを示す値3が設定される(S25)。

#### 【0167】

ステップS22において要求駆動力が減少しているならば、実際に検出されたリフトLiftと、所定値Lift\_sswを比較する(S26)。所定値Lift\_sswの一例が、図4に示されている。Lift  $\geq$  Lift\_sswならば、エンジンが低負荷から高負荷の間にあるMode4であることを示す。モード信号Mode\_stateに、Mode4であることを示す値4が設定される(S27)。

#### 【0168】

$Lift < Lift_{ssw}$ ならば、図4に示されるように、エンジンが極低負荷にあるMode 2であることを示す。モード信号Mode\_stateに、Mode 2であることを示す値2が設定される(S28)。

【0169】

図18は、図16のステップS10で実施される、吸気量補正值Gcy1\_cmd\_cpを算出するプロセスのフローチャートである。

【0170】

ステップS31において、モード信号Mode\_stateの値が1かどうかを調べる。Mode\_state=1ならば、Mode 1を実現するため、目標値応答指定パラメータPOLEgc\_fiにモード1用の値POLEgc\_f1を設定し(S32)、これを用いて式(5)に従い目標吸気量Gcy1\_cmd\_fを算出する(S33)。

【0171】

ステップS34において、むだ時間dgiに、Mode 1用のむだ時間dgi1を設定する。ステップS35において、目標吸気量Gcy1\_cmd\_fに基づいて図22(a)に示されるようなマップを参照し、Mode 1用のモデルパラメータの基準値を求める。ステップS36において、外乱抑制のための応答指定パラメータPOLEgc\_iに、Mode 1用の値Polegc1を設定し、フィードバックゲインKrchgciに、Mode 1用の値Krchgciを設定する。

【0172】

ステップS37において、上記の式(8)を演算し、補正值Gcy1\_cmd\_cpを算出する。

【0173】

ステップS38において、モード信号Mode\_stateの値が2ならば、ステップS39～S43において、Mode 2用の処理が、Mode 1の処理(S32～S36)と同様に行われる。

【0174】

ステップS44において、モード信号Mode\_stateの値が4ならば、ステップS50～S54において、Mode 4用の処理が、Mode 1の処理(S32～S36)と同様に行われる。

【0175】

ステップS44において、モード信号Mode\_stateの値が4でなければ、モード信号Mode\_stateの値は3であることを示す。ステップS45～S49において、Mode 3用の処理が、Mode 1の処理(S32～S36)と同様に行われる。

【0176】

図19は、図16のステップS11で実施される、圧縮比、リフトおよび位相を制御するプロセスのフローチャートである。

【0177】

ステップS61において、モード信号Mode\_stateの値に従って所定のテーブルを検索し、目標圧縮比Cr\_cmdを求める。該所定のテーブルは、図9に示されている。図8を参照して説明したように、たとえばMode\_state=1ならば、図9の(a)に示されるテーブルが参照される。

【0178】

同様に、ステップS62において、モード信号Mode\_stateの値に従って所定のテーブルを検索し、目標リフト量Lift\_cmdを求める。該所定のテーブルは、図10に示されている。同様に、ステップS63において、モード信号Mode\_stateの値に従って所定のテーブルを検索し、目標位相Cain\_cmdを求める。該所定のテーブルは、図11に示されている。

【0179】

ステップS64において、式(26)に従い、可変圧縮比機構25への指定値U\_Crを算出する。ステップS65において、圧縮比についての指令値U\_Crの算出と同様の

手法で、可変リフト機構26への指令値U\_Liftを算出する。ステップS66において、圧縮比についての指令値U\_Crの算出と同様の手法で、可変位相機構27への指令値U\_Cainを算出する。こうして、選択されたモードに従い、圧縮比、リフト量および位相が、それぞれ、目標値に収束するよう制御される。

#### 【0180】

好ましくは、ステップS64～S66の演算サイクルは、吸気量補正値の算出および該吸気量補正値に基づく目標値の算出についての演算サイクルよりも短く設定される。すなわち、上記の式に示されるように、吸気量コントローラ53による演算サイクルnの周期（たとえば、10ミリ秒）よりも、圧縮比、リフトおよび位相コントローラ54～56の演算サイクルkの周期（たとえば、2ミリ秒）の方が短い。

#### 【0181】

吸気量や燃焼状態は、比較的遅い応答特性を有する。このような応答が遅い特性に適合するように圧縮比、リフト量および位相の目標値が設定されるので、吸気量および燃焼状態の過渡的変化に良好な精度で追従するように、圧縮比、リフトおよび位相を制御することができる。

#### 【0182】

また、可変圧縮比機構、可変リフト機構および可変位相機構の挙動には、フリクション等に起因する非線形特性が現れることがある。各コントローラによる演算サイクルの周期を短くすることにより、このような非線形性の影響が、圧縮比、リフト量および位相に現れるのを抑制することができる。

#### 【0183】

図20は、点火時期制御のメインルーチンを示す。このルーチンは、TDC信号の検出に同期して実施される。

#### 【0184】

ステップS71において、可変圧縮機構、可変リフト機構および可変位相機構のいずれかに何らかの故障が検知されたかどうかを判断する。故障が検知されたならば、これらの機構によってエンジン出力を制御することができない。したがって、エンジン回転数を一定に保つように点火時期を算出するフェイルセーフ制御を実施する。

#### 【0185】

フェイルセーフ制御は、たとえば、簡易型の応答指定型制御により実現することができる。エンジン回転数が所定の目標値（たとえば、2000rpm）に収束するように、点火時期Ig\_fsを算出する。簡易型の応答指定型制御を実現する算出式を、以下に示す。

#### 【数25】

$$Ig_{fs} = Ig_{fs\_base} - Krch' \cdot \sigma'(k) - Kadp' \cdot \sum_{i=0}^k \sigma'(i) \quad (40)$$

$$\sigma'(k) = Enfs(k) + POLE' \cdot Enfs(k-1) \quad (41)$$

$$Enfs(k) = NE(k) - NE_{fs} \quad (42)$$

Krch', Kadp':フィードバックゲイン

POLE':応答指定パラメータ(-1 < POLE' < 0)

NE\_fs:エンジン回転数の目標値(ex. 2000rpm)

Ig\_fs\_base:フェイルセーフ用の基準値(ex. 0deg)

#### 【0186】

簡易型の応答指定型制御は、前述した2自由度スライディングモード制御を簡略化したものである。簡易型の応答指定型制御では、式(40)に示されるように、制御入力は、切換関数の比例項により表される到達則入力と、切換関数の積算項で表される適応則入力を含む。モデル式が規定されないので、等価制御入力は含まれない。適応則入力は、定常

偏差を抑制して、状態量を切換線に載せるための入力である。K<sub>r c h</sub>’ およびK<sub>a d p</sub>’ は、シミュレーション等によって予め定められる。状態量を切換線上に載ることにより、状態量を収束させる点、および、応答指定パラメータP O L E’ により、制御量E<sub>n f s</sub>の目標値への収束速度を規定する点は、前述の2自由度スライディングモード制御と同じである。

#### 【0187】

ステップS73において、算出されたI<sub>g\_f s</sub>が、点火時期I G L O Gに設定される。

#### 【0188】

フェイルセーフ時は、圧縮比、リフト量および位相を適切に制御することができない。しかしながら、応答指定型制御により点火時期を制御すれば、該応答指定型制御のロバス性により、エンジンの安定性を確保しながら、最小限の車両の走行能力を維持することができる。

#### 【0189】

ステップS71において故障が検知されなければ、エンジンが始動中かどうかを判断する(S74)。始動中ならば、点火時期I G L O Gは、所定値(たとえば、+10度)に設定される(S75)。

#### 【0190】

エンジンが始動中でなければ、ステップS76において、アクセルペダルが全閉かどうかを判断する。アクセルペダルが全閉ならば、エンジンはアイドル状態にあることを示す。ステップS77に進み、触媒昇温制御を実施するために設定された所定時間が経過したかどうかを判断する。該所定時間が経過していないければ、触媒昇温制御が実行中であることを示す。触媒昇温制御では、エンジン回転数が目標値に収束するように、点火時期をリタードさせる。この制御を、ステップS72と同様に、応答指定型制御で実現することができる。以下に、触媒昇温制御を実現するための算出式を示す。

#### 【数26】

$$Ig_{ast} = Ig_{ast\_base} - Krch'' \cdot \sigma''(k) - Kadp'' \cdot \sum_{i=0}^k \sigma''(i) \quad (43)$$

$$\sigma''(k) = Enast(k) + POLE'' \cdot Enast(k-1) \quad (44)$$

$$Enast(k) = NE(k) - NE_{ast} \quad (45)$$

K<sub>r c h</sub>”, K<sub>a d p</sub>”: フィードバックゲイン

POLE”: 応答指定パラメータ(-1 < POLE” < 0)

NE<sub>ast</sub>: エンジン回転数の目標値(ex. 1800rpm)

I<sub>g<sub>ast</sub></sub><sub>\_base</sub>: 触媒昇温制御用の基準値(ex. +5deg)

#### 【0191】

ステップS79において、算出されたI<sub>g<sub>ast</sub></sub>が、点火時期I G L O Gに設定される。

#### 【0192】

ステップS77において触媒昇温制御が終了したならば、エンジン回転数N<sub>E</sub>およびエンジン負荷(たとえば、エアフローメータにより検出された吸気量G<sub>c y 1</sub>により表される)に基づいて所定のマップを参照し、点火時期I<sub>g<sub>d r v</sub></sub>を求める(S80)。該マップの一例を、図23に示す。エンジン負荷が低くなるほど、点火時期は進角側に設定される。ステップS81において、求められたI<sub>g<sub>d r v</sub></sub>が、点火時期I G L O Gに設定される。

#### 【0193】

本発明は、汎用の(例えば、船外機等の)内燃機関に適用可能である。

#### 【図面の簡単な説明】

## 【0194】

【図1】この発明の一実施例に従う、エンジンおよびその制御装置を概略的に示す図。

【図2】この発明の一実施例に従う、(a)吸気量と圧縮比の関係、および(b)吸気量とリフト量の関係を示す図。

【図3】本願発明の一実施例に従う、バルブとピストンの衝突を回避するための手法の原理を示す図。

【図4】この発明の一実施例に従う、それぞれのモードにおける圧縮比、リフト量および位相の制御の概要を示す図。

【図5】この発明の一実施例に従う、それぞれのモードにおけるマスターパラメータおよびスレーブパラメータを決定するルールを示す表。

【図6】マスターパラメータの目標値に従ってスレーブパラメータを制御した場合を示す図。

【図7】この発明の一実施例に従う、マスターパラメータの実測値に従ってスレーブパラメータを制御した場合を示す図。

【図8】この発明の一実施例に従う、制御装置の機能ブロック図。

【図9】この発明の一実施例に従う、目標圧縮比を求めるためのマップの一例を示す図。

【図10】この発明の一実施例に従う、目標リフト量を求めるためのマップの一例を示す図。

【図11】この発明の一実施例に従う、目標位相を求めるためのマップの一例を示す図。

【図12】この発明の一実施例に従う、吸気量コントローラの機能ブロック図。

【図13】この発明の一実施例に従う、応答指定型制御における制御量の収束形態を示す図。

【図14】この発明の一実施例に従う、応答指定型制御における応答指定パラメータに従う収束速度を示す図。

【図15】この発明の一実施例に従う、圧縮比コントローラの機能ブロック図。

【図16】この発明の一実施例に従う、吸気量制御のプロセスを示すフローチャート。

【図17】この発明の一実施例に従う、マスタースレーブ切換のプロセスを示すフローチャート。

【図18】この発明の一実施例に従う、吸気量補正值を算出するプロセスのフローチャート。

【図19】この発明の一実施例に従う、圧縮比、リフト量および位相を制御するプロセスを示すフローチャート。

【図20】この発明の一実施例に従う、点火時期制御のプロセスを示すフローチャート。

【図21】この発明の一実施例に従う、目標吸気量を求めるためのマップ。

【図22】この発明の一実施例に従う、それぞれのモードについてのパラメータ基準値を求めるためのマップ。

【図23】この発明の一実施例に従う、エンジンが暖機状態に達した後の点火時期を求めるためのマップ。

【図24】ピストンとバルブの位置関係を示す図。

【図25】ピストンの動きとバルブの位相の関係を示す図。

## 【符号の説明】

## 【0195】

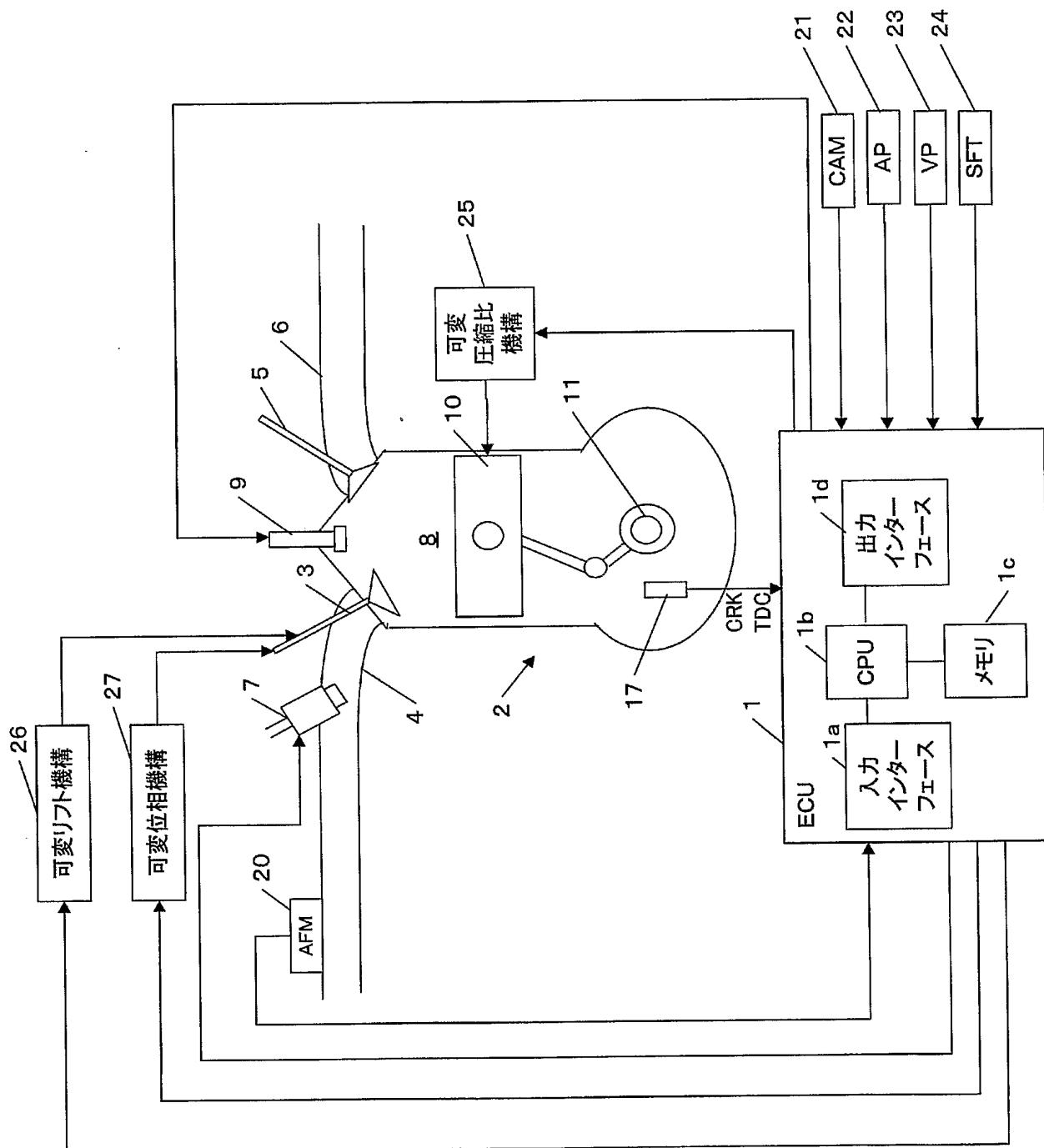
1 ECU

2 エンジン

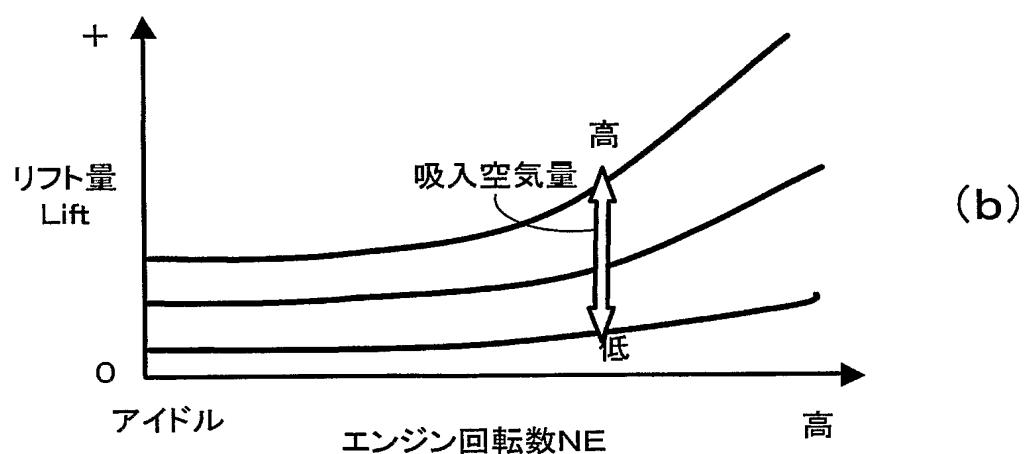
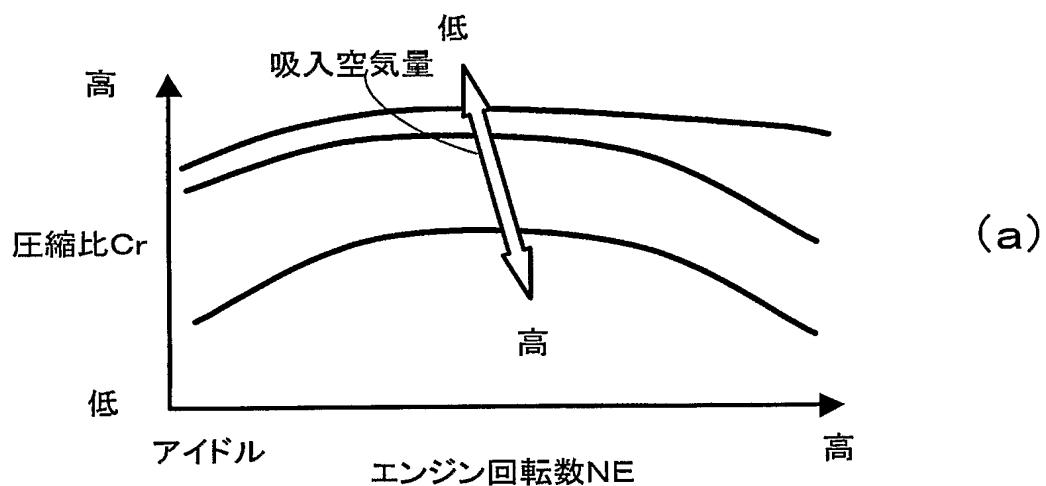
3 吸気バルブ

- 10 ピストン
- 25 可変圧縮機構
- 26 可変リフト機構
- 27 可変位相機構

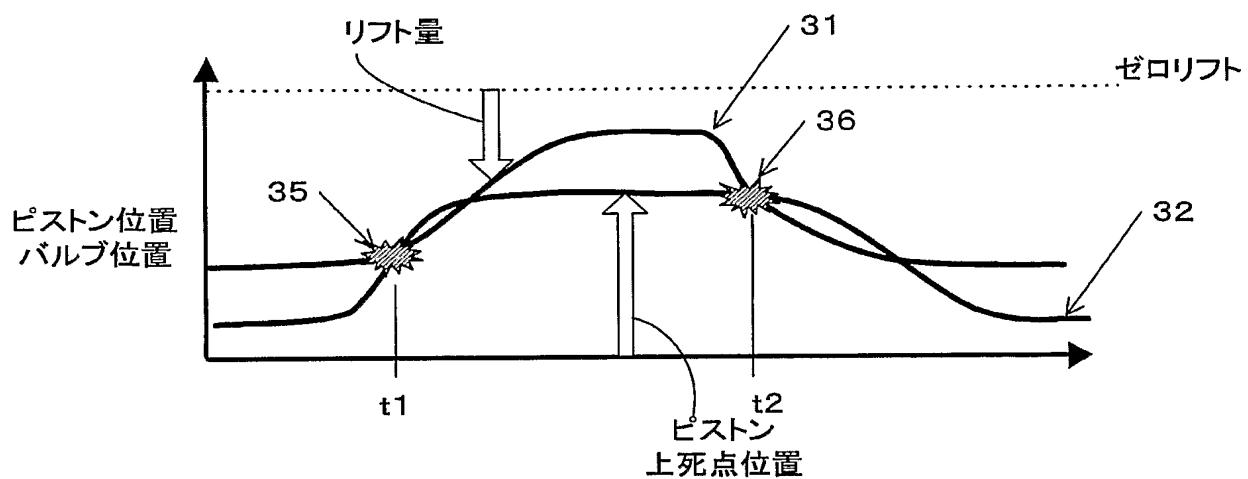
【書類名】図面  
【図1】



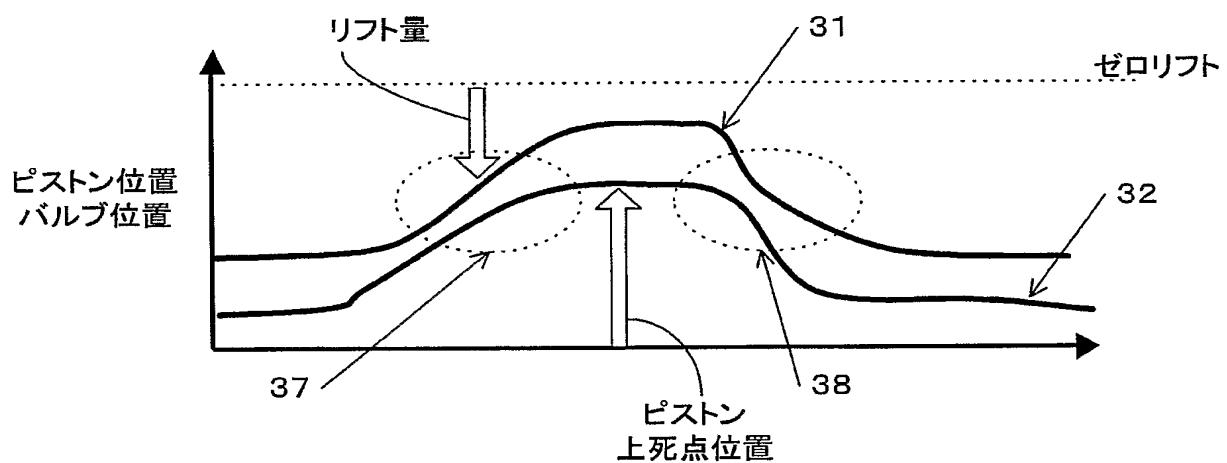
【図2】



【図3】

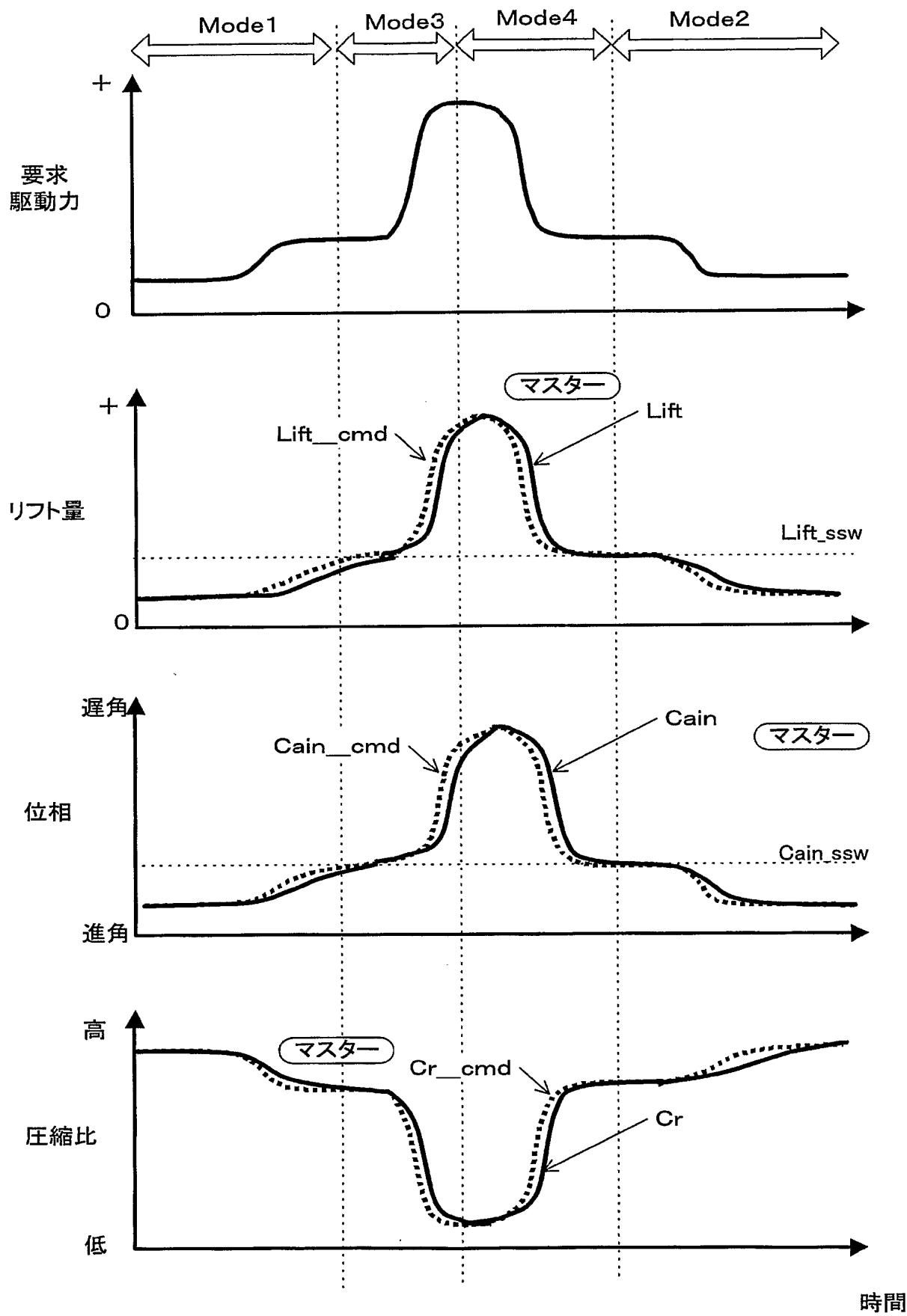


(a)



(b)

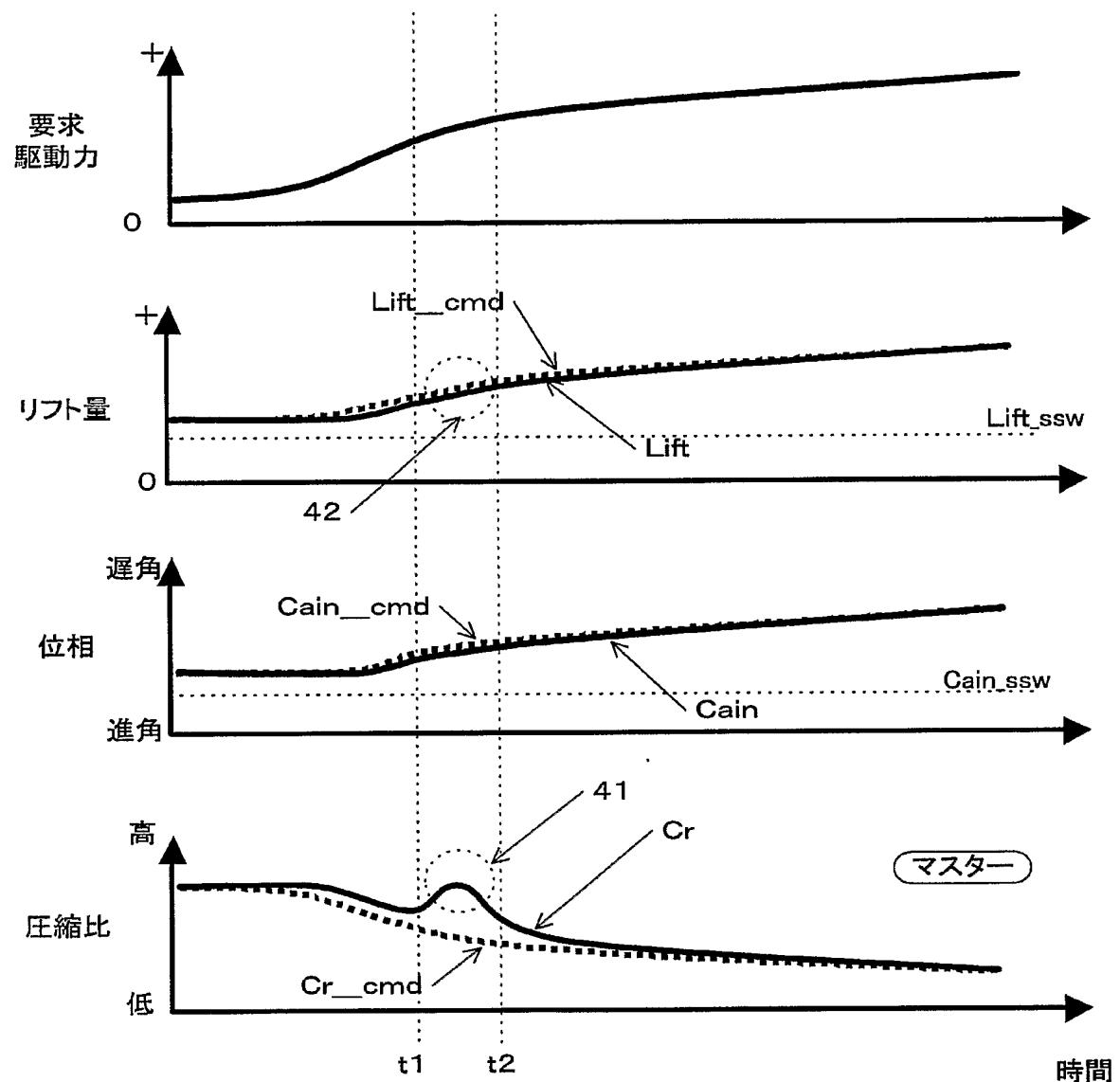
【図4】



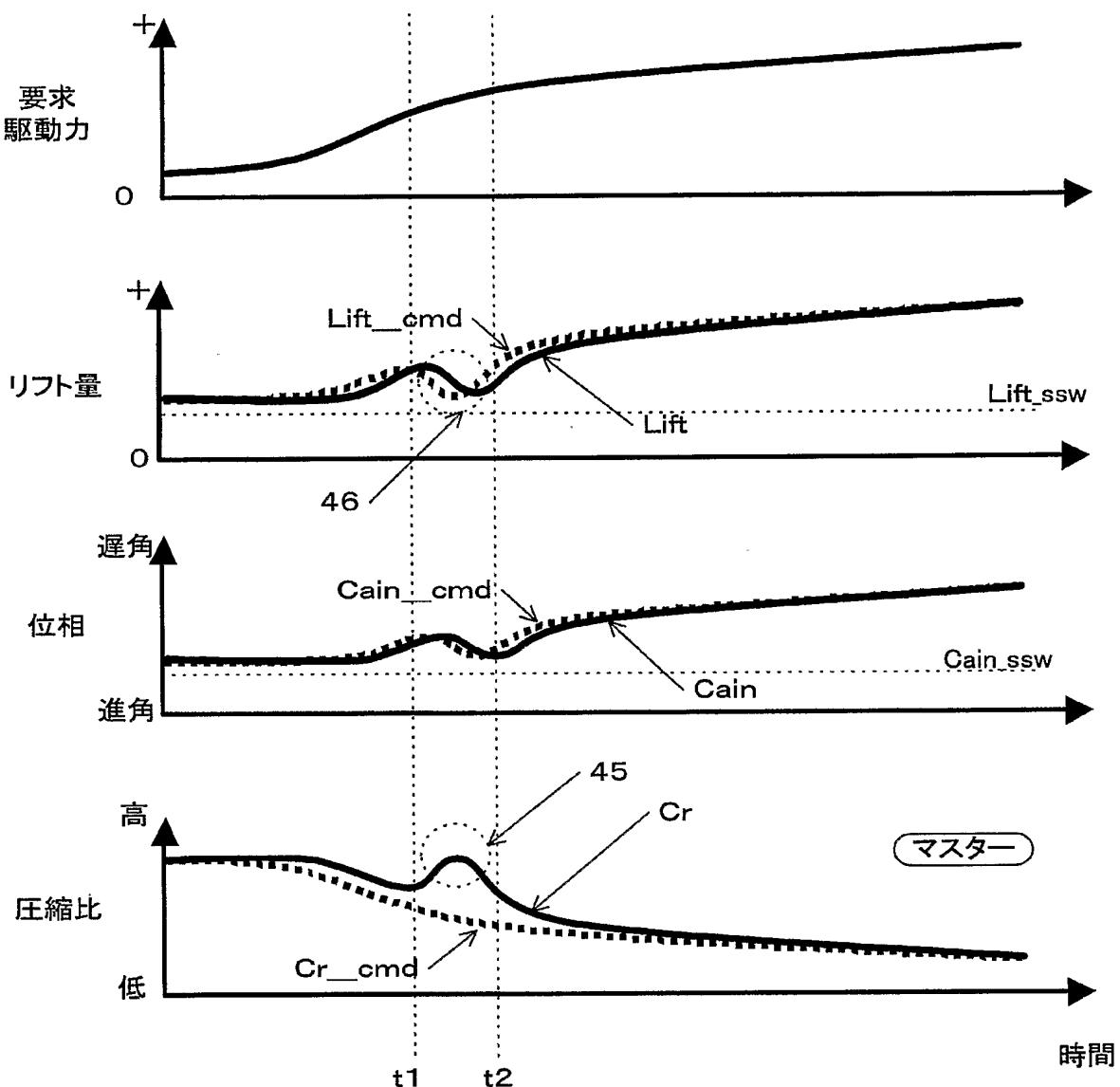
【図5】

モード	Mode1	Mode2	Mode3	Mode4
エンジンの運転状態	極低負荷 要求駆動力増加時	極低負荷 要求駆動力減少時	低～高負荷 要求駆動力増加時	低～高負荷 要求駆動力減少時
マスター パラメータ	圧縮比Cr 目標吸気量Gcyl_c mdlに応じて目標値Cr_cmdを算出	位相Cain 目標吸気量Gcyl_c mdlに応じて目標値Cain_cmdを算出	圧縮比Cr 目標吸気量Gcyl_c mdlに応じて目標値Cr_cmdを算出	リフト量Lift 目標吸気量Gcyl_c mdlに応じて目標値Lift_cmdを算出
第1 スレーブ パラメータ	位相Cain 圧縮比Crに基づいて 目標値Cain_cmdを算出	リフト量Lift 位相Cainに基づいて 目標値Lift_cmdを算出	リフト量Lift 圧縮比Crに基づいて 目標値Lift_cmdを算出	圧縮比Cr リフト量Liftに基づいて 目標値Cr_cmdを算出
第2 スレーブ パラメータ	リフト量Lift 位相Cainに基づいて 目標値Lift_cmdを算出	圧縮比Cr リフト量Liftに基づいて 目標値Cr_cmdを算出	位相Cain リフト量Liftに基づいて 目標値Cain_cmdを算出	位相Cain リフト量Liftに基づいて 目標値Cain_cmdを算出

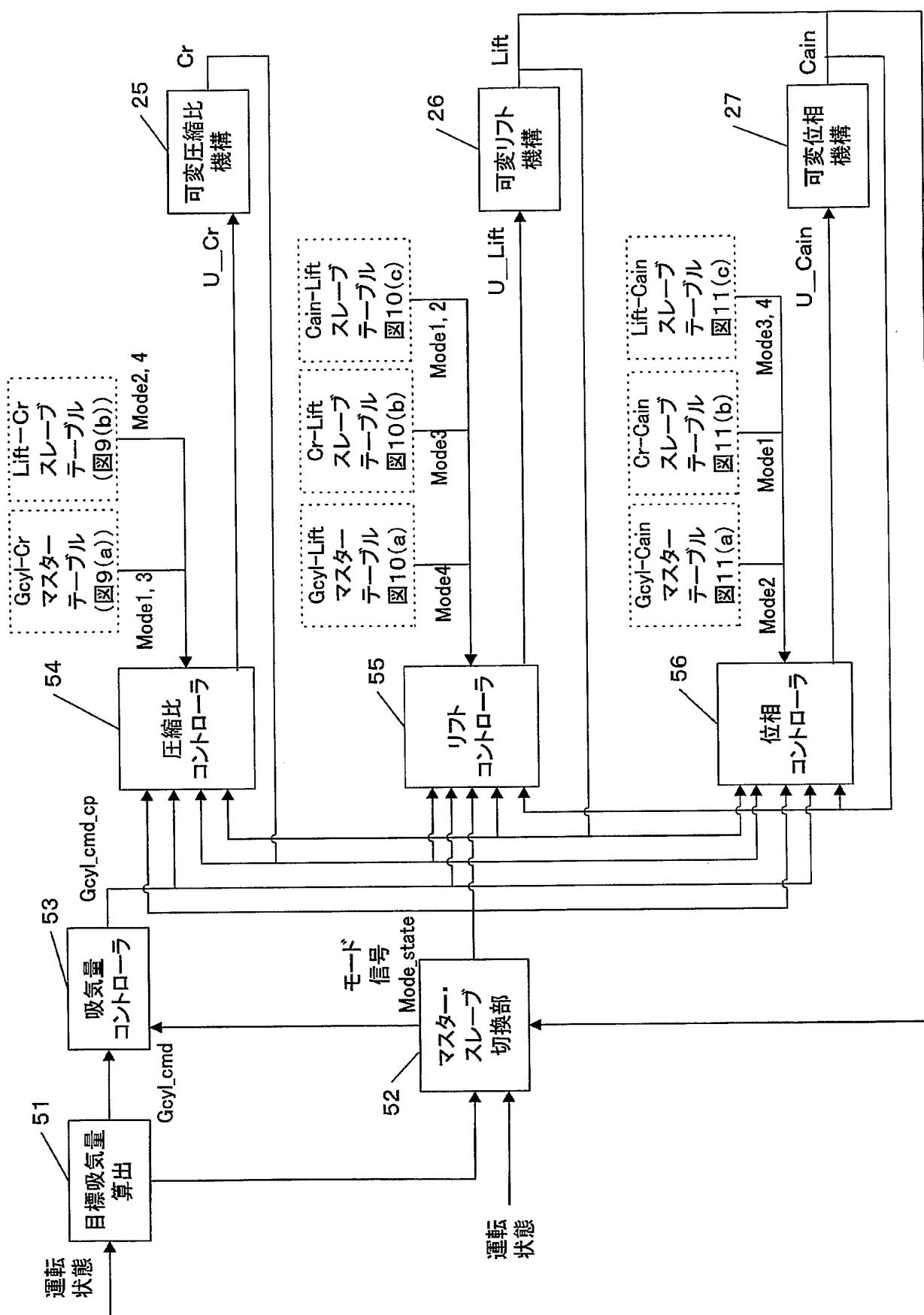
【図6】



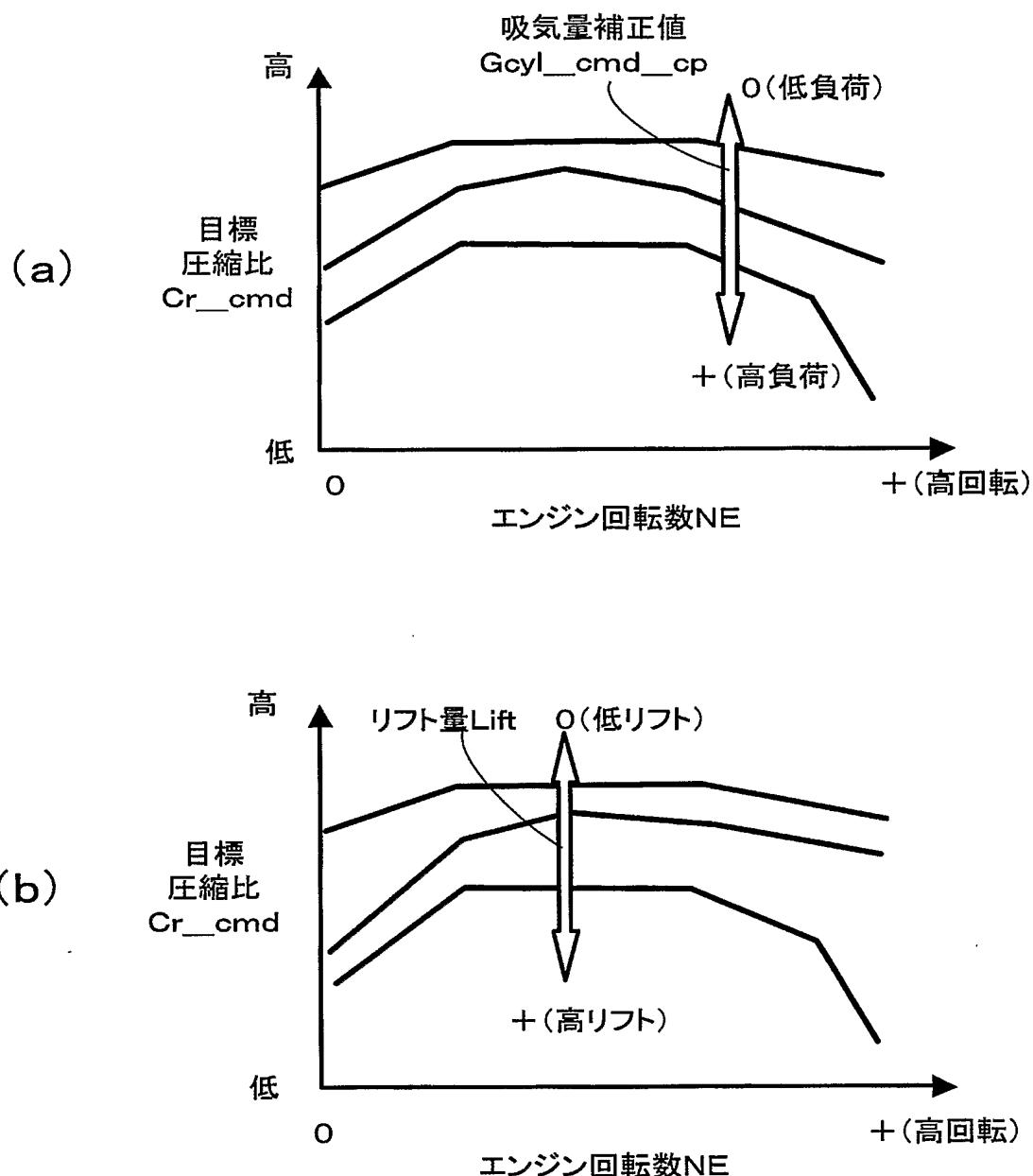
【図 7】



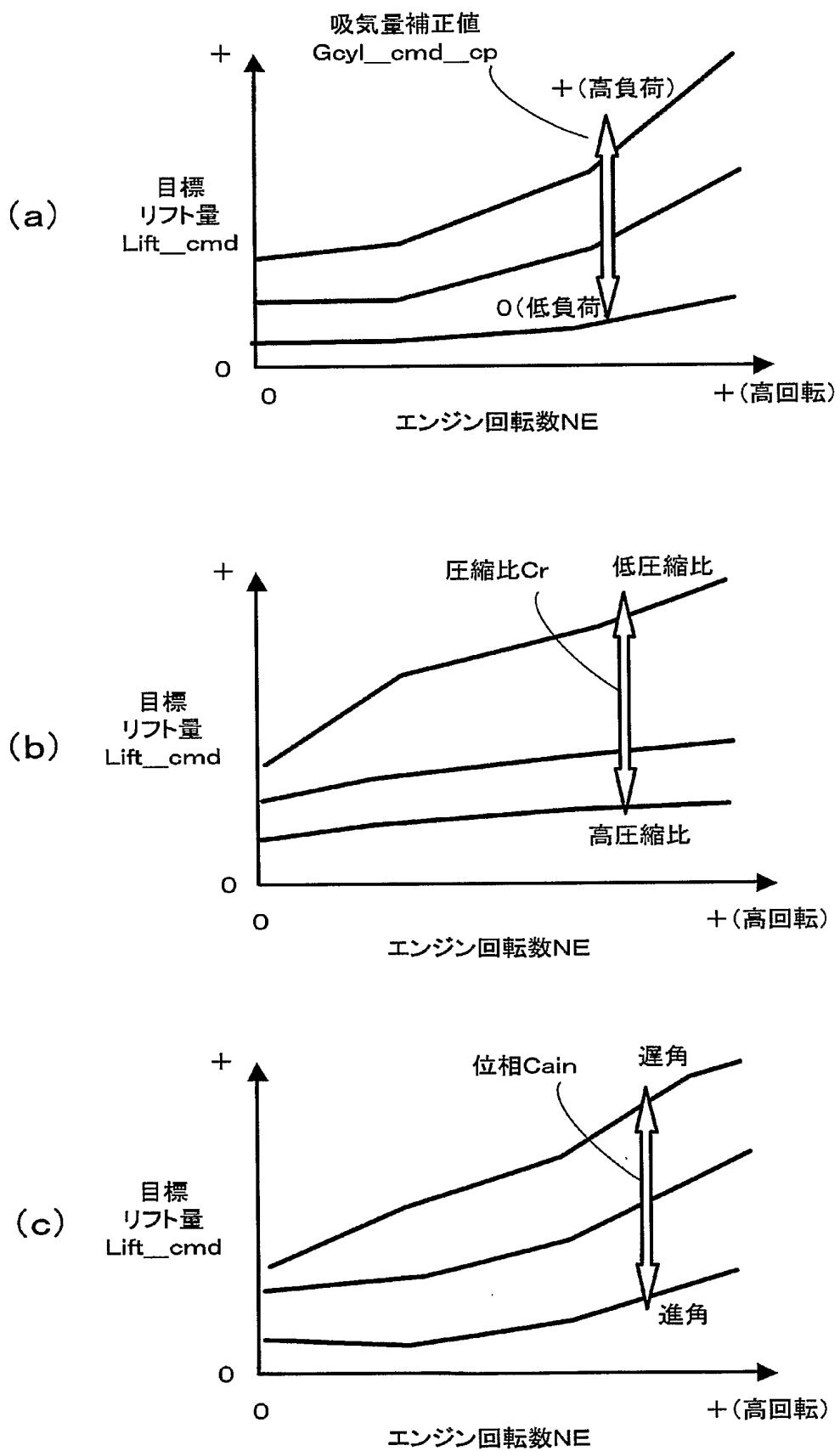
【図8】



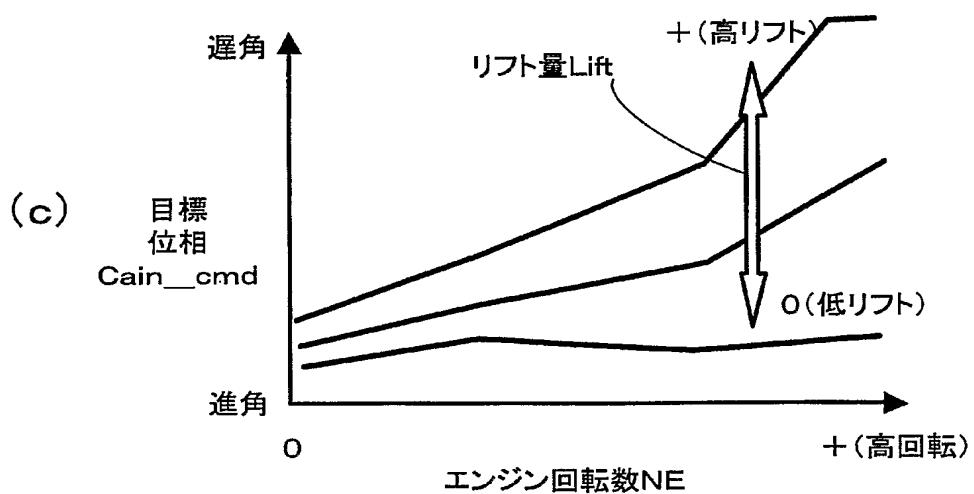
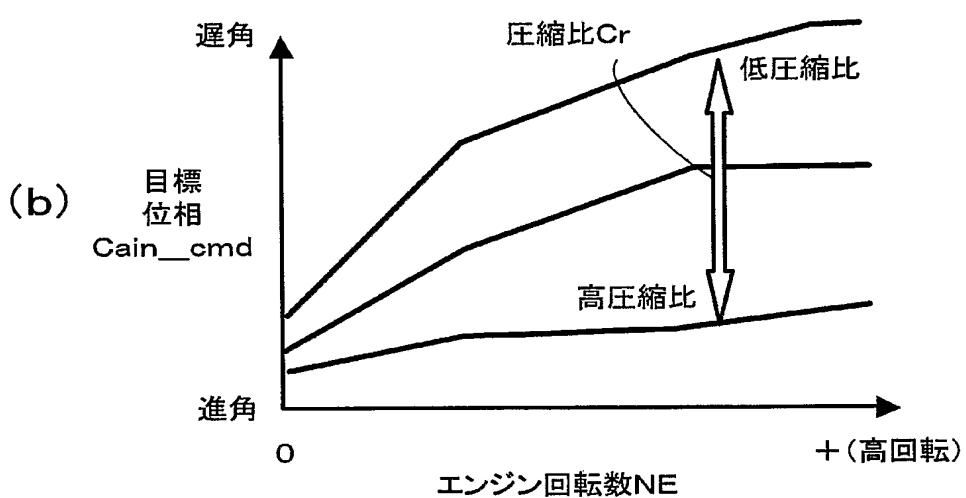
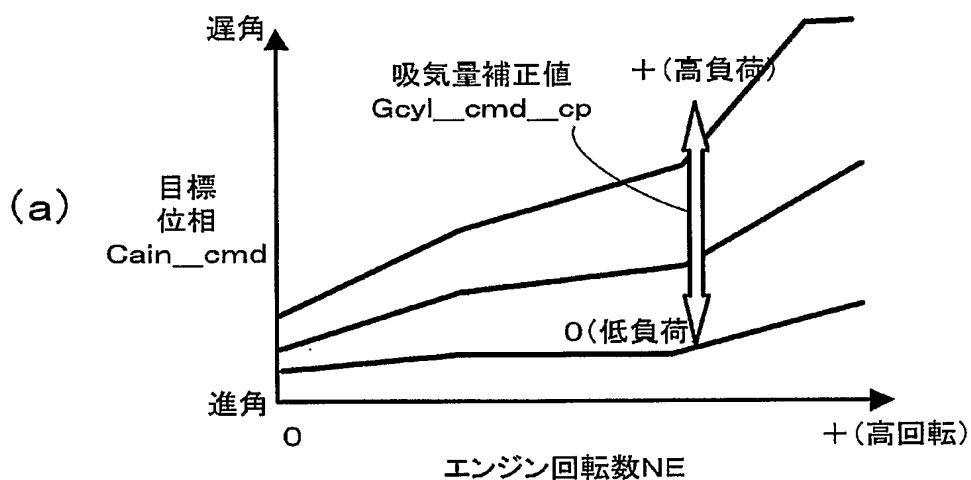
【図9】



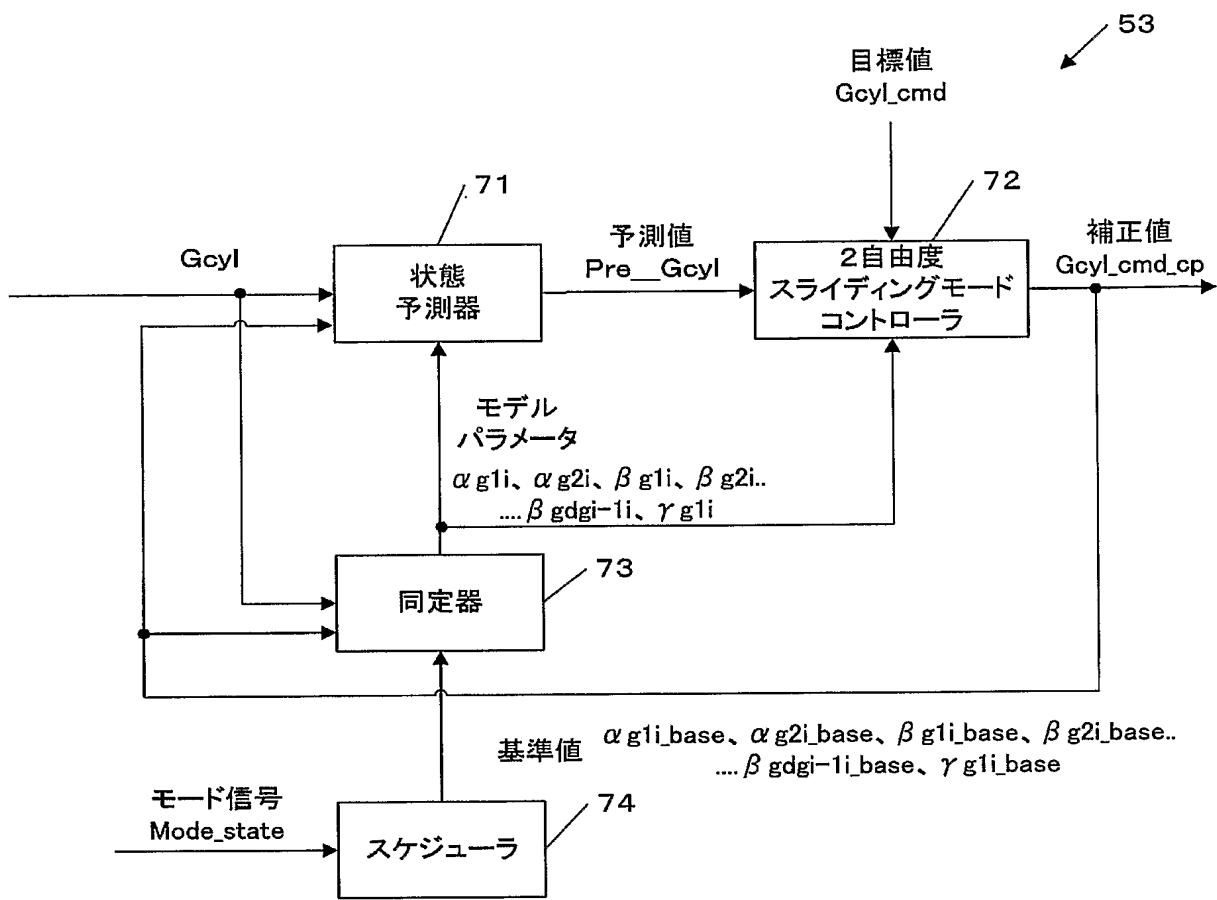
【図10】



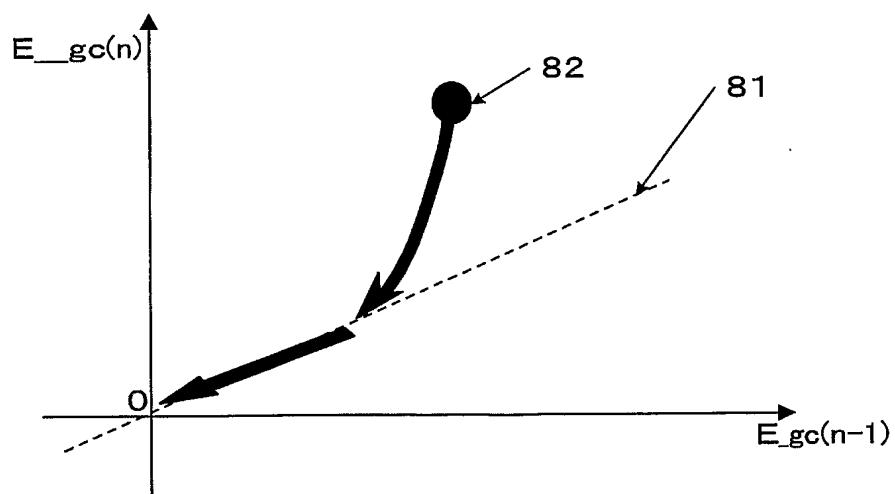
【図11】



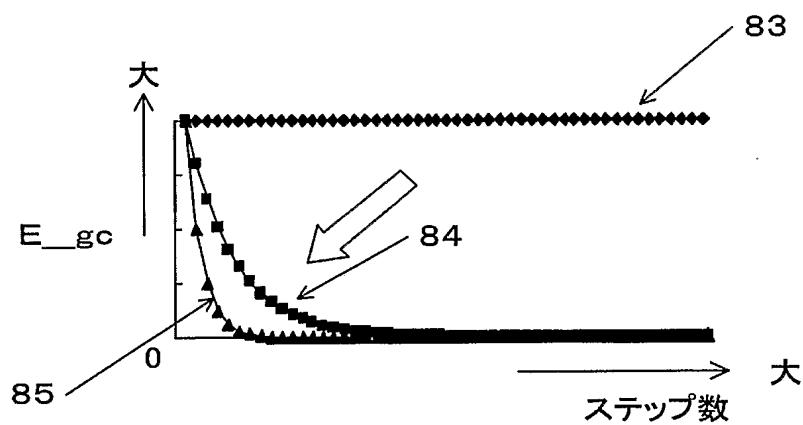
【図12】



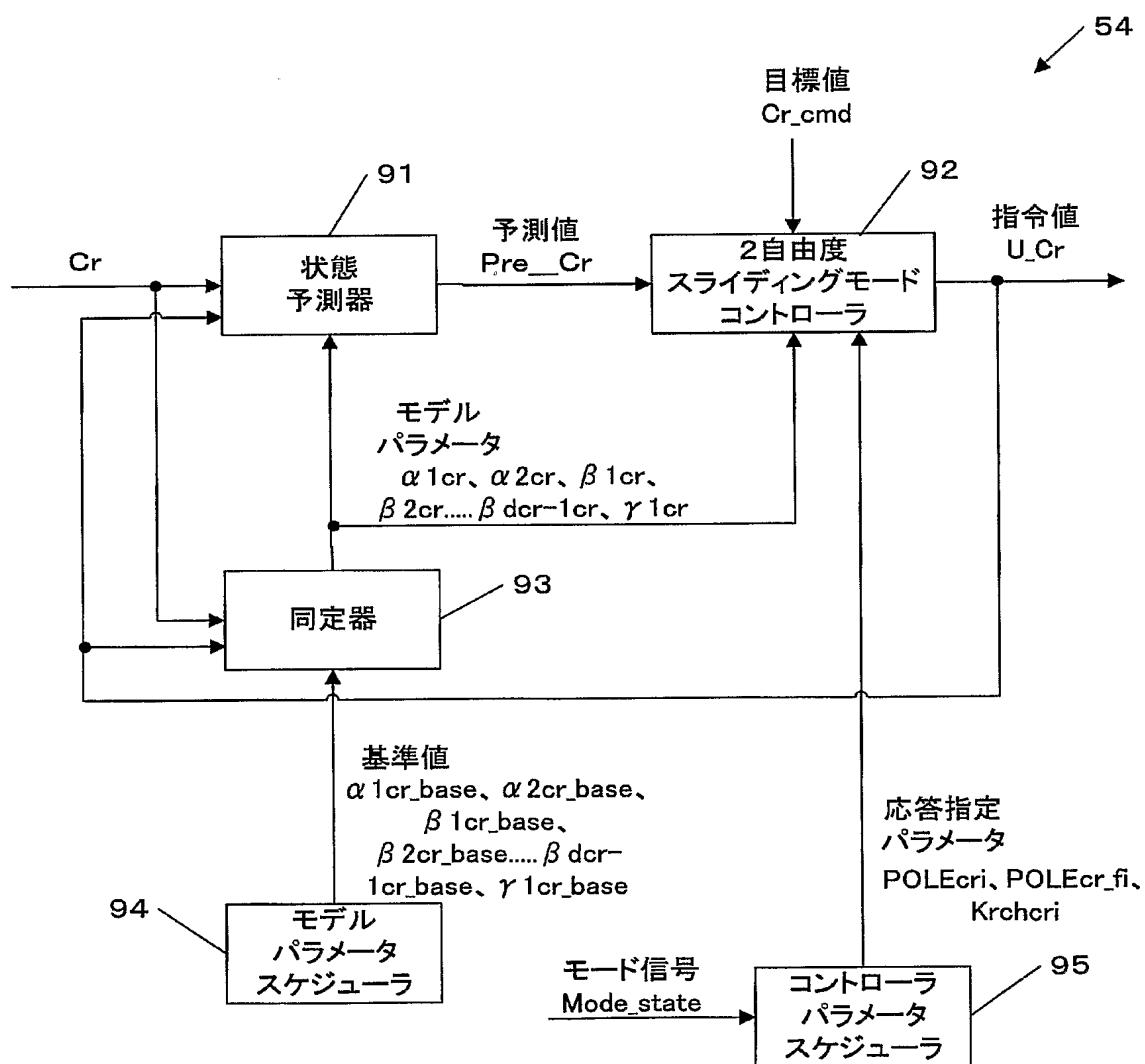
【図13】



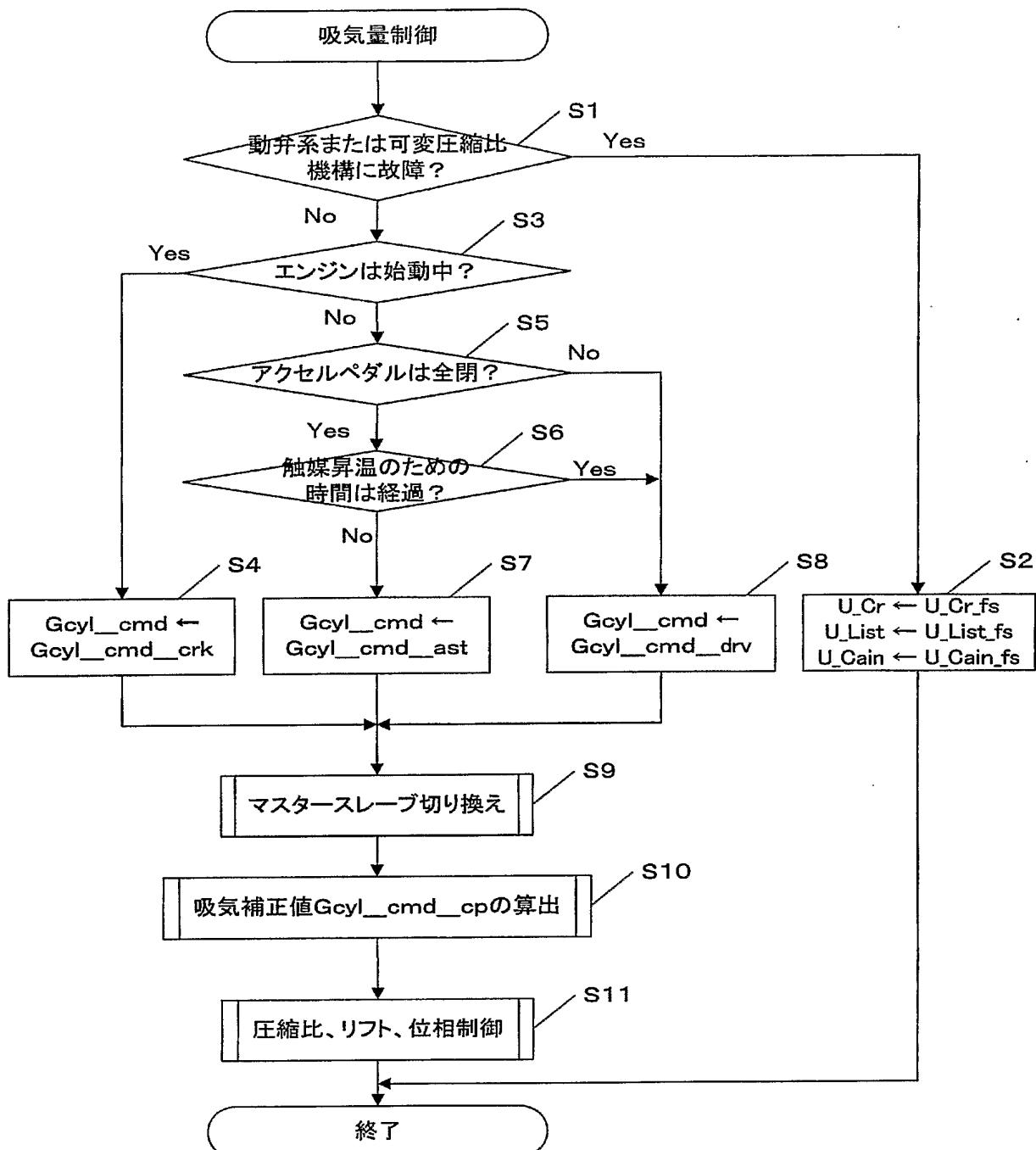
【図14】



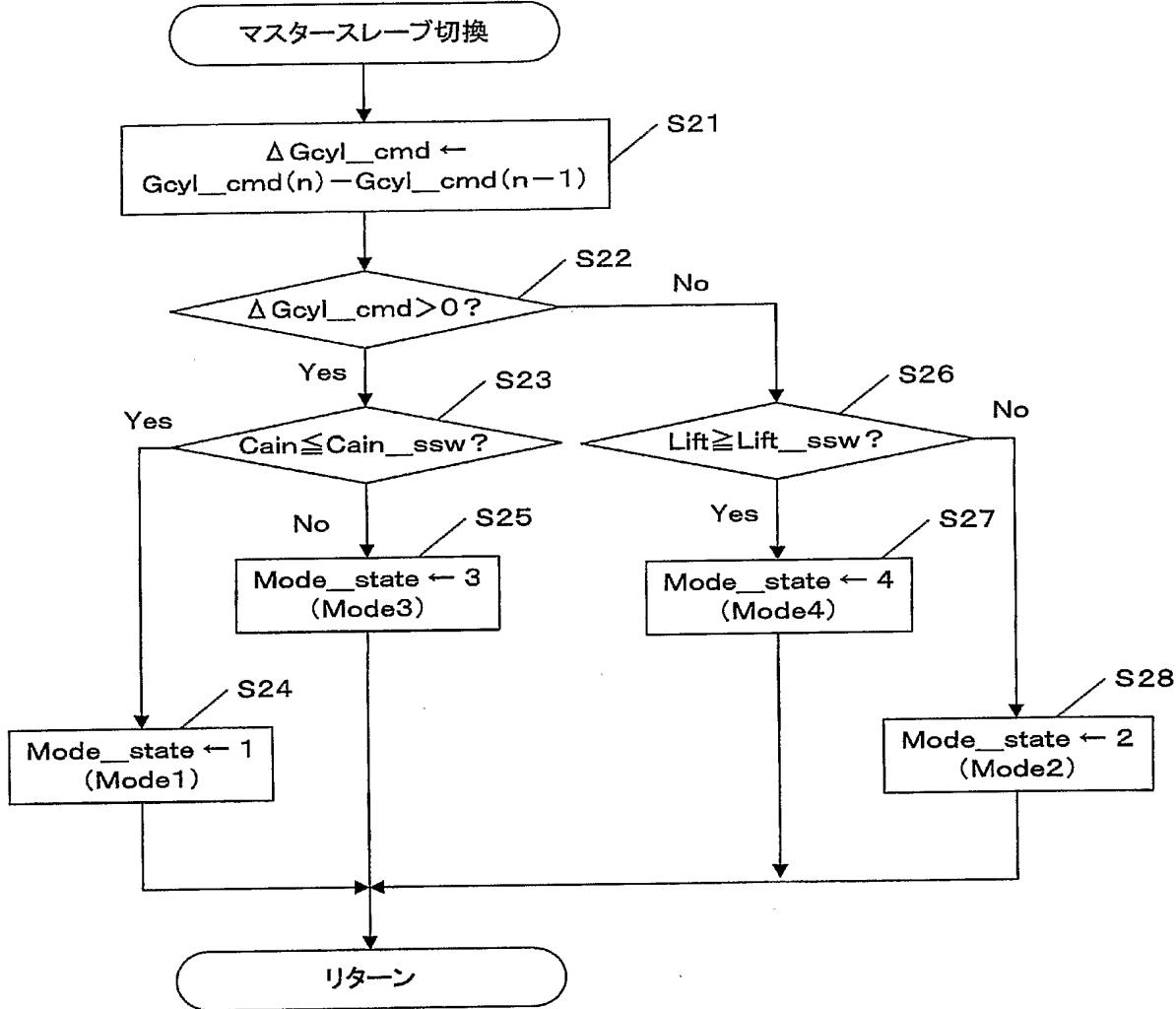
【図15】



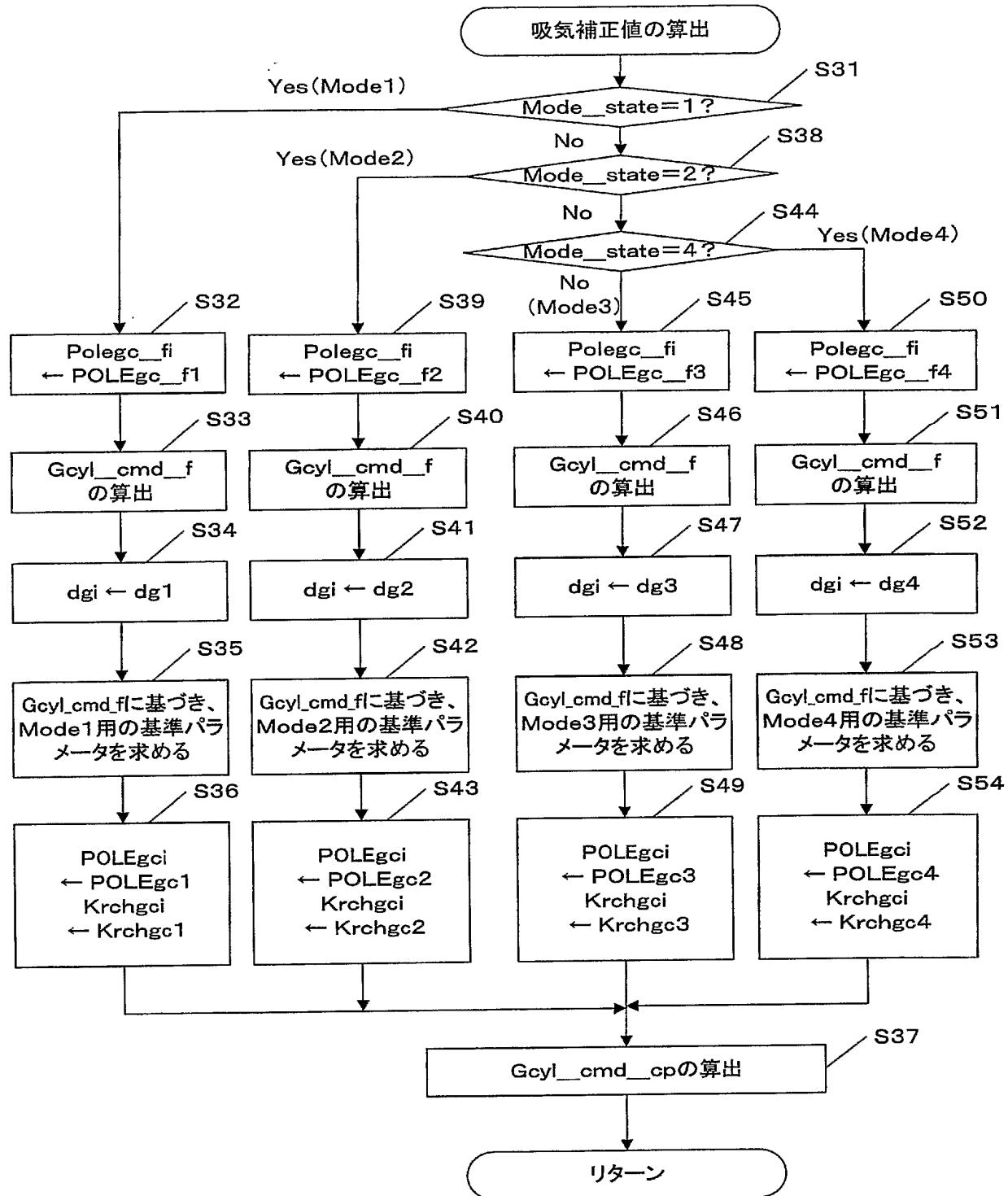
【図16】



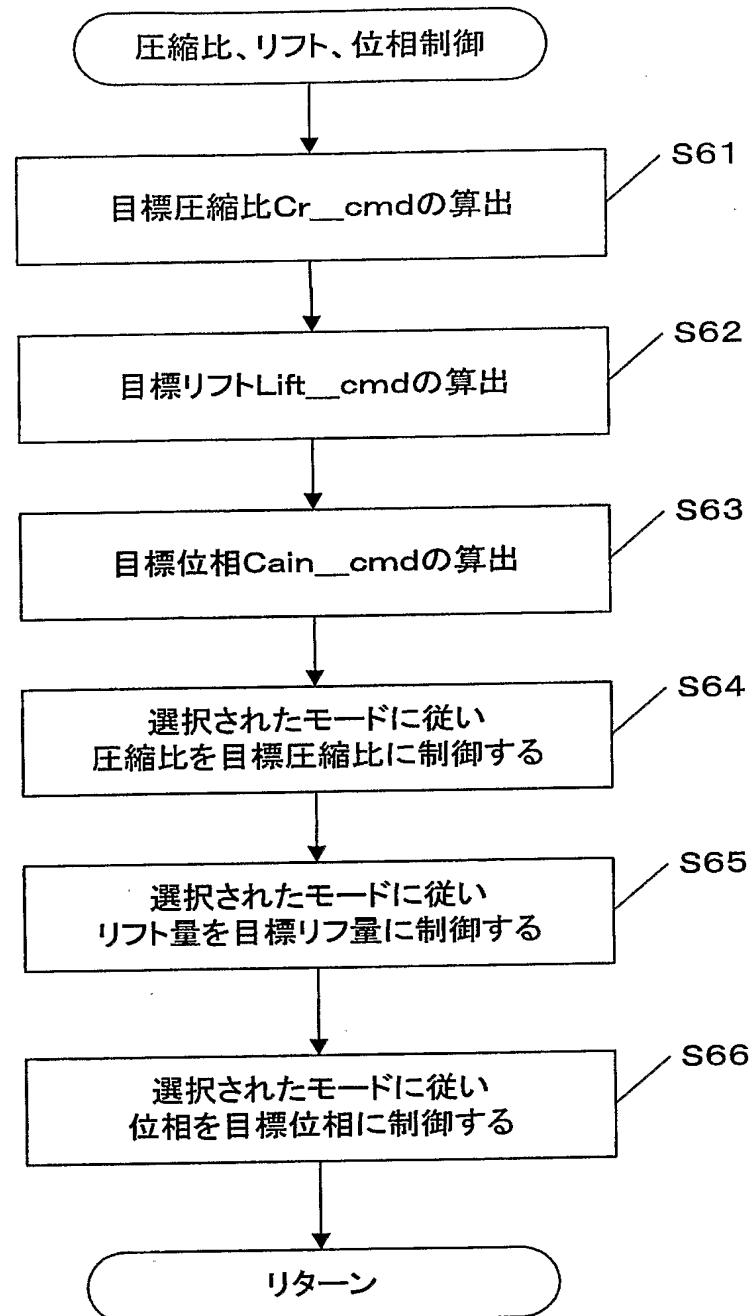
【図17】



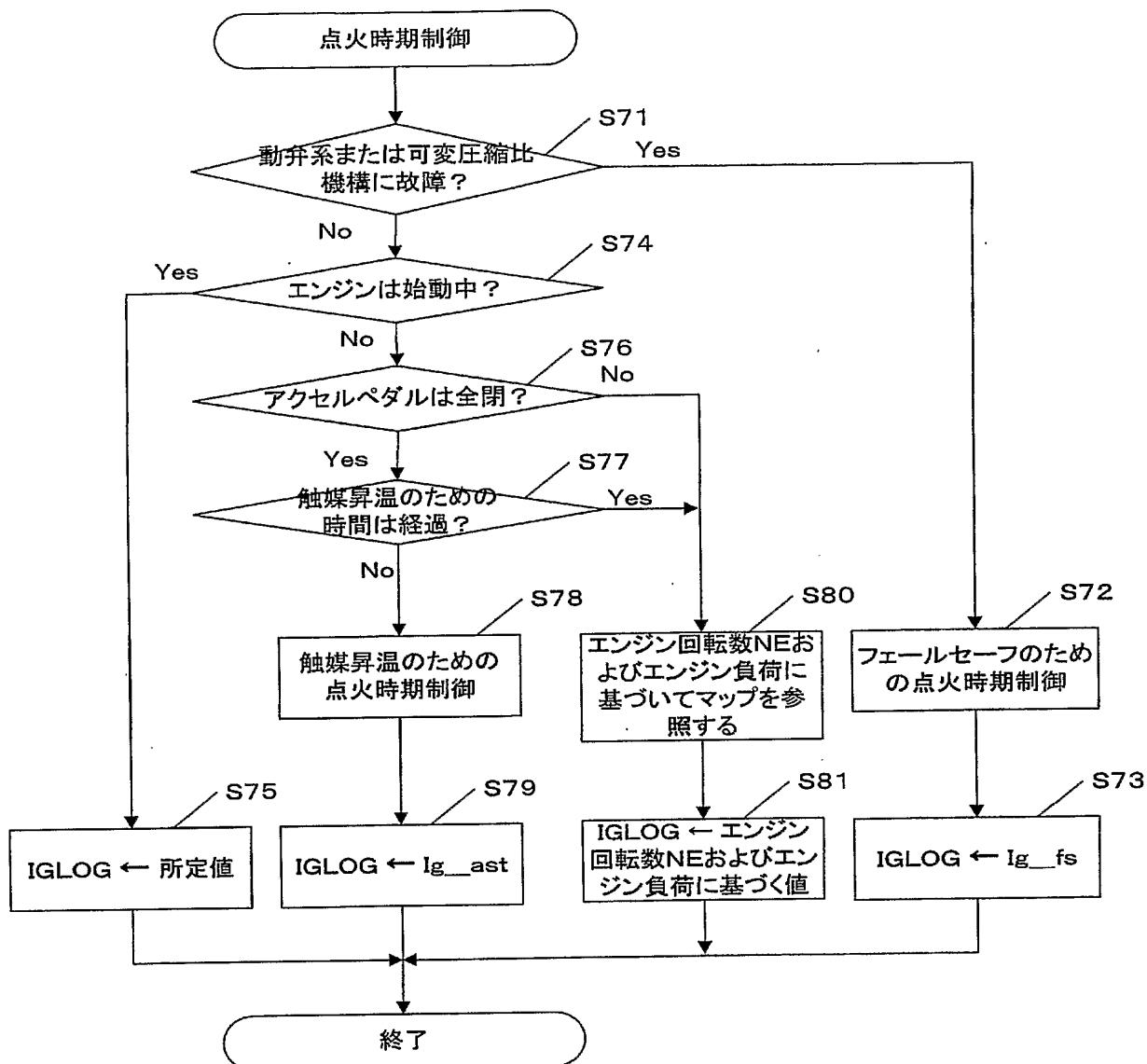
【図18】



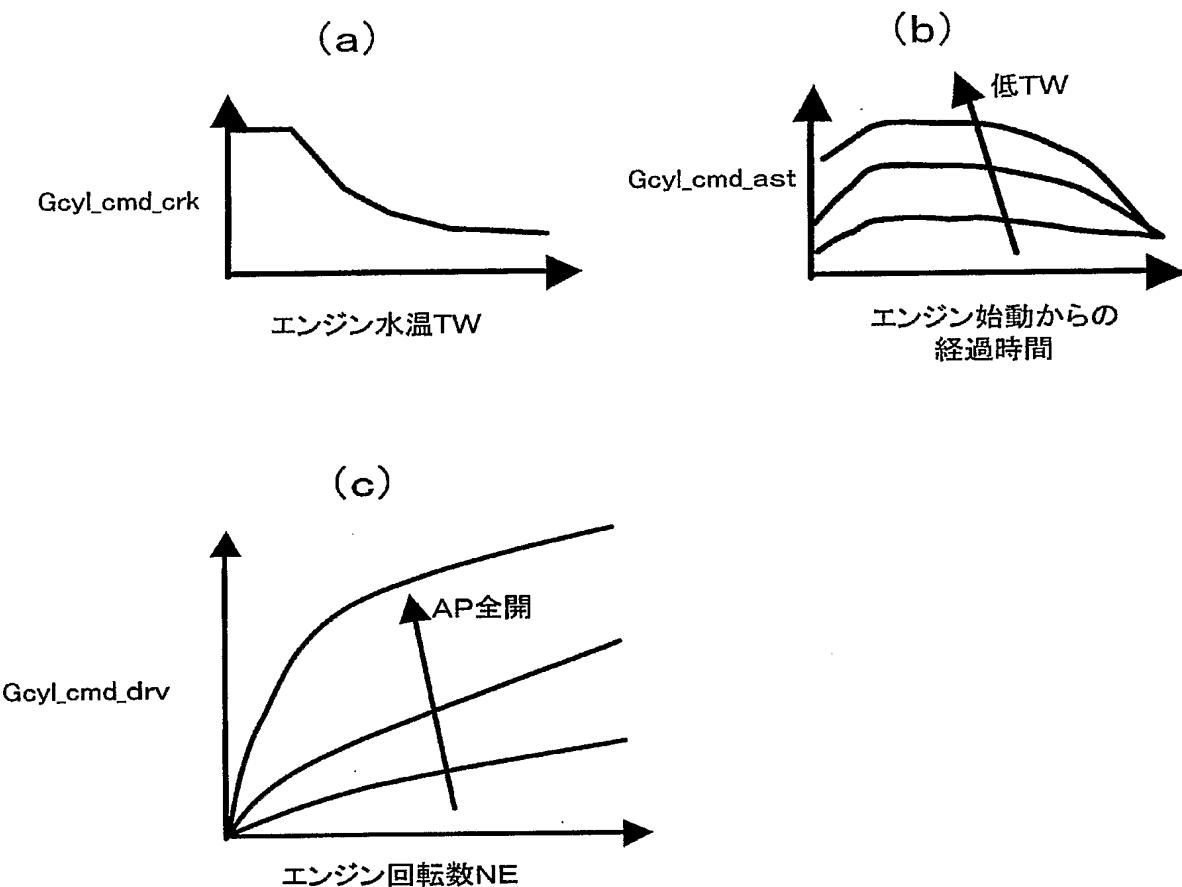
【図19】



【図20】

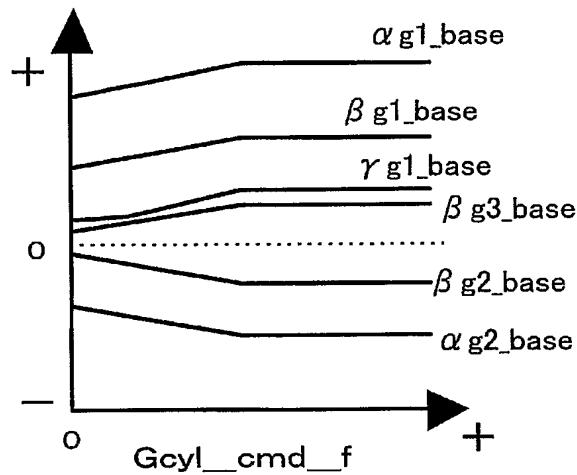


【図21】

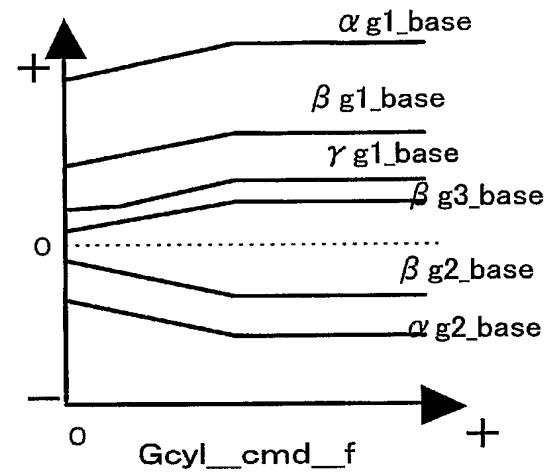


【図22】

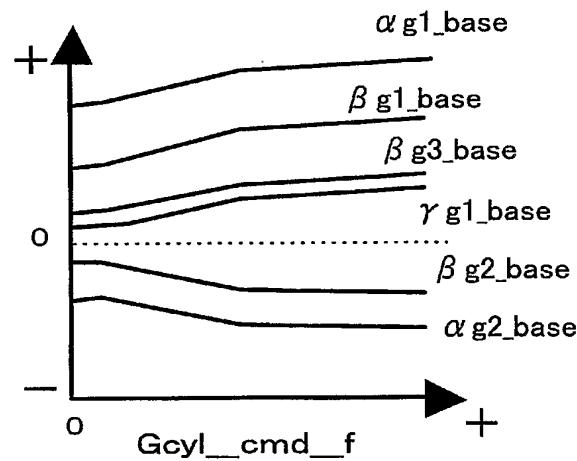
(a)



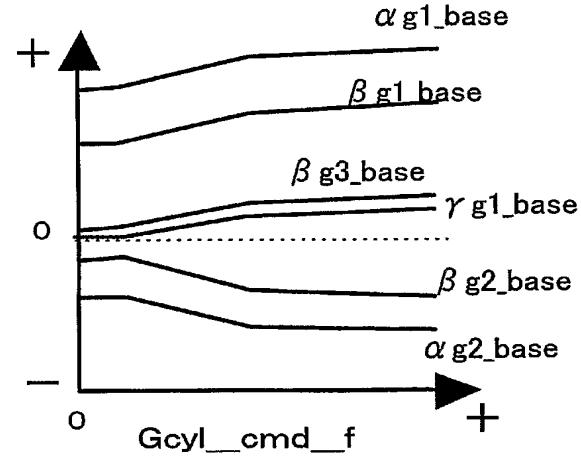
(b)



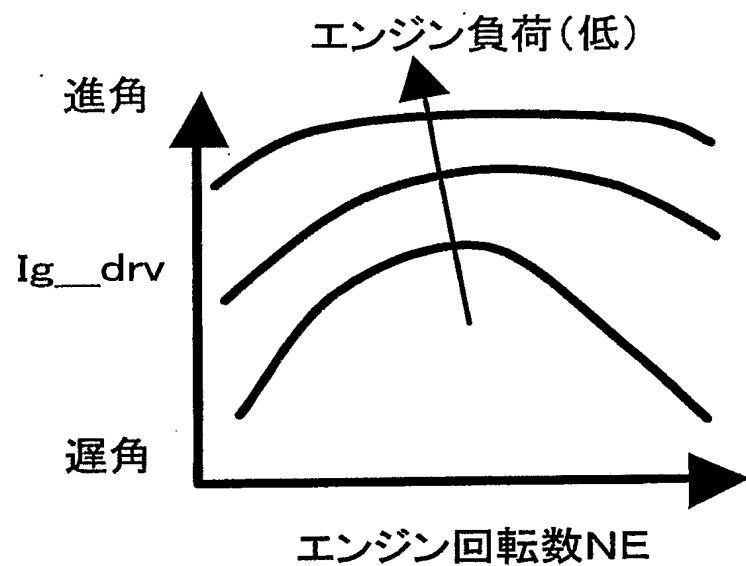
(c)



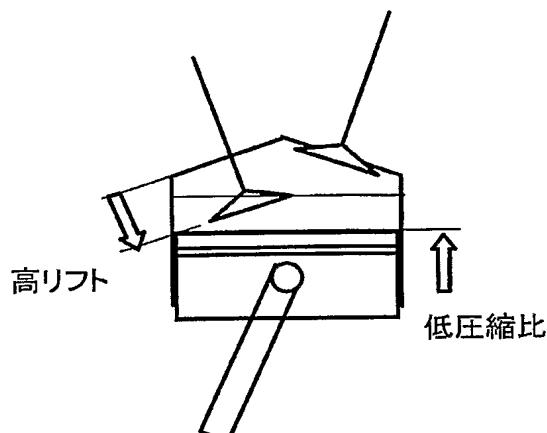
(d)



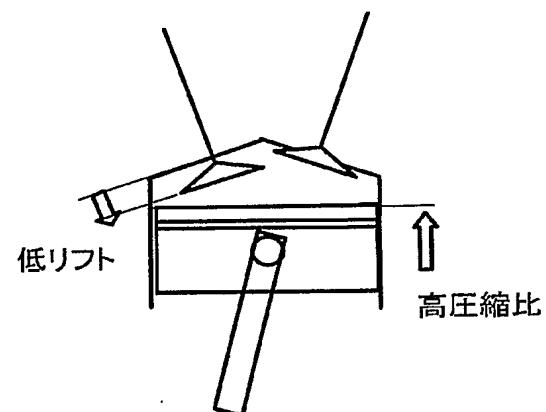
【図23】



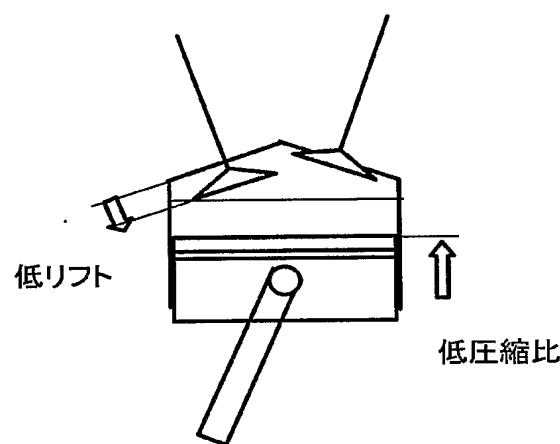
【図24】



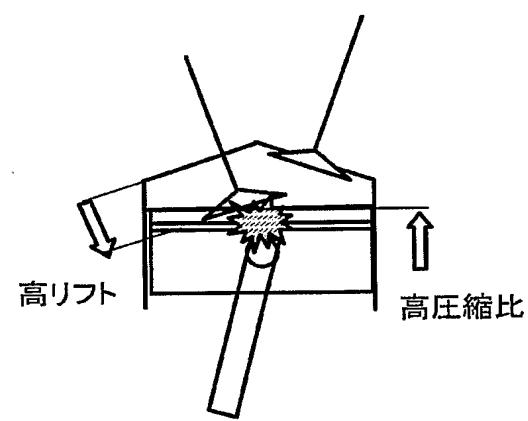
(a)



(b)



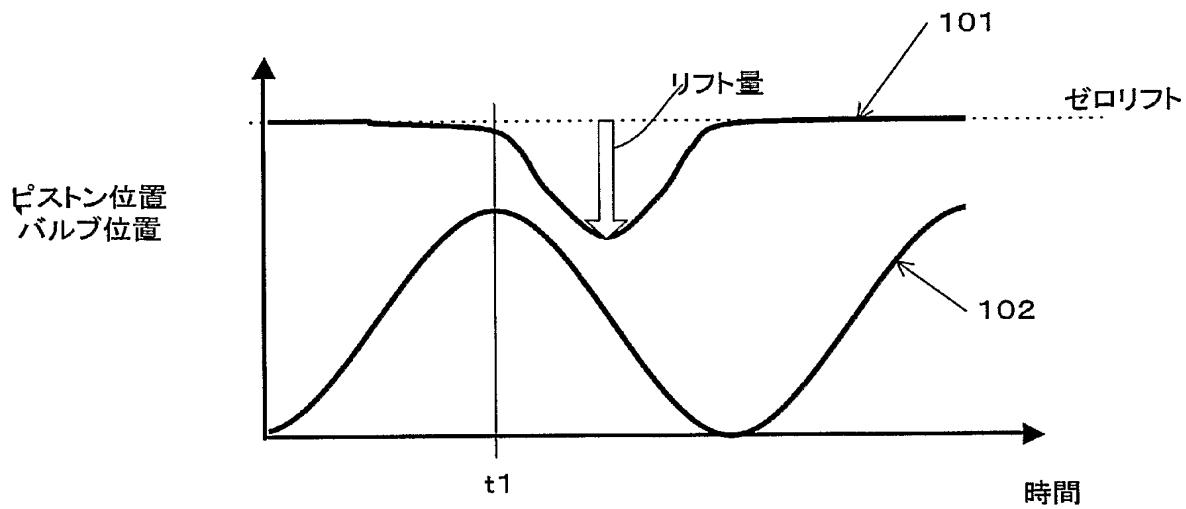
(c)



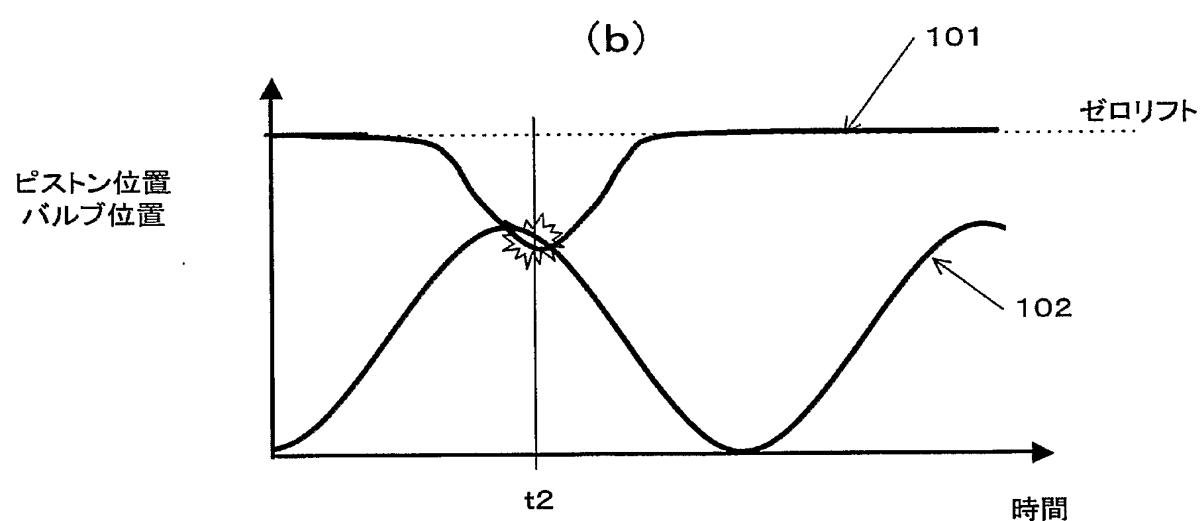
(d)

【図25】

(a)



(b)



【書類名】要約書

【要約】

【課題】バルブとピストンの接触を回避する。

【解決手段】バルブのリフト量を変更することができる可変リフト機構と燃焼室内の圧縮比を変更することができる可変圧縮比機構を備える内燃機関のための制御装置は、要求されるエンジン出力が増加している時は、リフト量の増加レートよりも圧縮比の減少レートが速くなるように、要求されるエンジン出力が減少している時は、圧縮比の増加レートよりもリフト量の減少レートが速くなるように、可変圧縮比機構および可変リフト機構を制御する。バルブの位相を変更することができる可変位相機構を備える場合には、制御装置は、要求されるエンジン出力が増加している時は、位相の遅角側への変化レートよりも圧縮比の減少レートが速くなるように、要求されるエンジン出力が減少している時は、圧縮比の増加レートよりも位相の進角側への変化レートが速くなるように、可変圧縮比機構および可変位相機構を制御する。

【選択図】図8

特願 2003-419012

出願人履歴情報

識別番号 [000005326]

1. 変更年月日 1990年 9月 6日

[変更理由] 新規登録

住所 東京都港区南青山二丁目1番1号  
氏名 本田技研工業株式会社